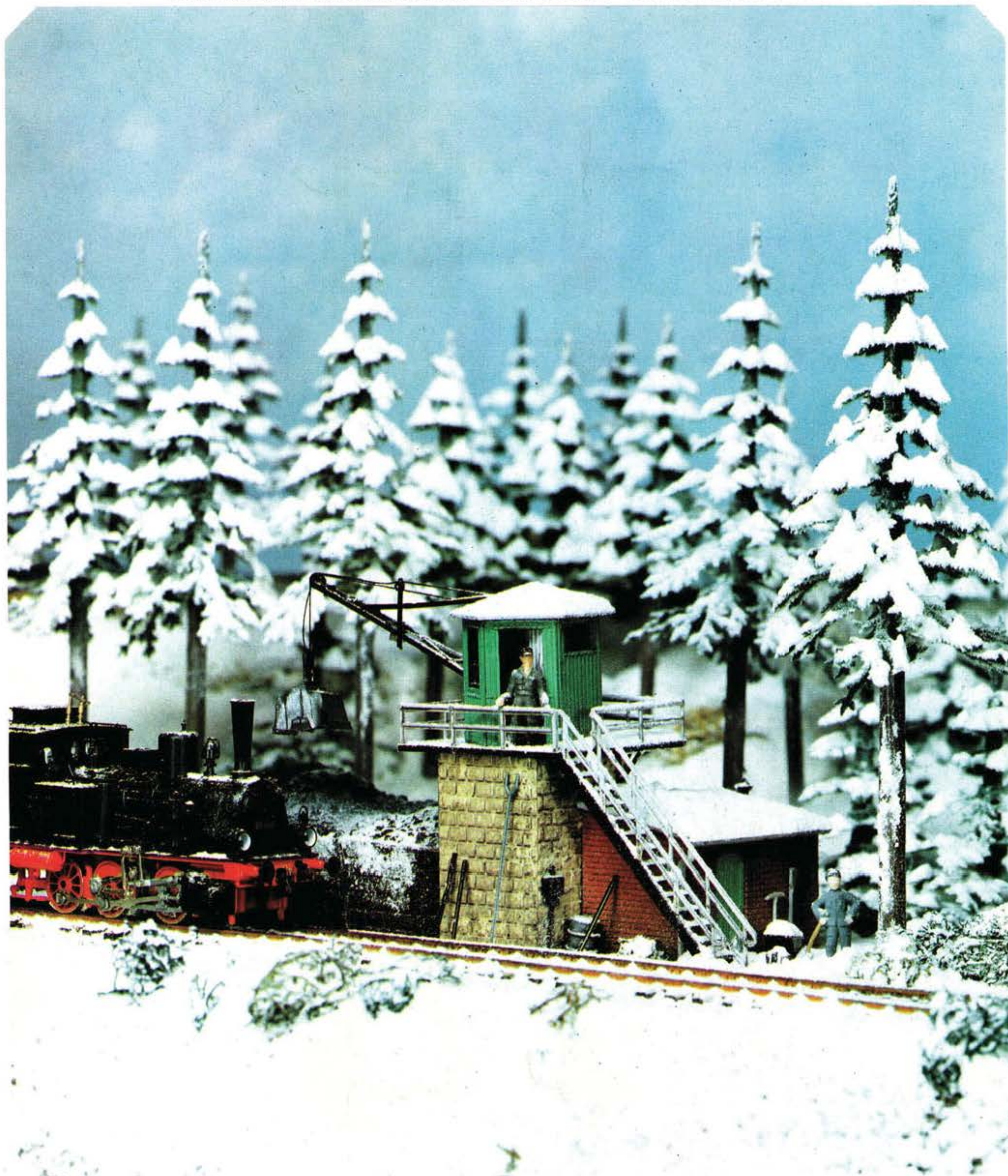
2
88

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Feuerlöschzug in H0m



Lokomotivwerkstatt ohne Gleisanschluß

Ein volkseigener Betrieb setzt Werklokomotiven instand. Eigentlich kaum etwas besonderes, doch beim VEB Lokomotiv-Reparatur Tharandt schon. Er nämlich verfügt über keinen direkten Gleisanschluß an das Streckennetz der Deutschen Reichsbahn. Die Fahrzeuge werden also vom Bahnhof auf Tiefladern in den Betrieb transportiert.

1



1 Sechs Diesellokomotiven verschiedener Industriebetriebe warten im VEB Lokomotiv-Reparatur auf ihre Instandsetzung. Die Zug- und Stoßvorrichtungen wurden bereits abgebaut.

2 Sämtliche Fahrzeuge erhalten Arbeitsnummern, die auf diesem Foto deutlich erkennbar sind. Aus den Lokomotiven „26" und „32" wurden die Motoren ausgebaut.

3 Die Lokomotive mit der Arbeitsnummer „21" wurde noch einmal gründlich gereinigt und einem anderen Werkbereich zugeführt. Dabei hilft ihr eine kleine, werkeigene Schwester. Diese ist namenlos und wird nur „Nr. 1" genannt.

4 Sie hat bereits keine Arbeitsnummer mehr – die Werklok 1 aus Kindisch bei Kamenz. Doch ehe das Maschinchen durch die Deutsche Reichsbahn nach Hause gefahren werden kann, wird es noch zum Bahnhof gebracht.

5 Die Strecke zwischen dem Lokomotiv-Reparaturbetrieb und dem Bahnhof Tharandt muß diese Cottbuser Werklokomotive auf einem Tieflader zurücklegen. Die völlig neu eingekleidete Maschine wird gerade verladen. Obwohl sie ganz alleine auf dem Spezialtransporter steht, ist der Platz recht knapp. Da heißt es dann „gut festhalten". Denn die Straße ... – na, schauen Sie sich mal das Rücktitelbild an.

Fotos: J. Steckel (†), Berlin

2



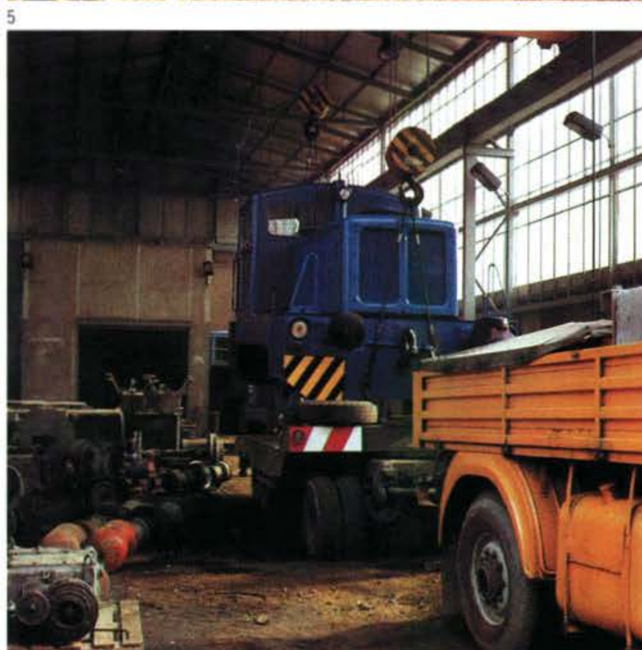
3



4



5



modell eisenbahner **2/88**

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Immer wieder beeindruckt das Motiv „Modelleisenbahn im Winter“, wenngleich die Zahl derer, die sich einer solchen Szenerie verschrieben haben, verhältnismäßig gering ist. Jürgen Albrecht aus Oschatz baute für uns ein Winterdiorama, in dem die Bekohlungsanlage der am Waldrand liegenden Lokeinsatzstelle einer Nebenbahnstrecke viel Atmosphäre vermittelt.
Foto: J. Albrecht Oschatz

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner“
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit“ (also auch für „Wer hat – wer braucht?“) sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Oberingenieur Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport“, Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, Postfach 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin

Redaktionsschluß: 4. 1. 1988
Geplante Auslieferung: 5. 2. 1988

Geplante Auslieferung des Heftes 3/88: 8. 3. 1988

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14 PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind zu richten: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, Leninstraße 16, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

Leser schreiben ...

Noch bis zum 28. Februar ...
... sind auf dem Traditionsschiff FRIEDEN in Rostock-Lütten Klein unter dem Motto „Modelllokomotiven an Bord" Fahrzeuge im Maßstab 1:87 zu besichtigen. Archivfotos und Zeichnungen ergänzen diese Ausstellung, die einen Einblick in die deutsche Lokomotivgeschichte vermittelt. Der Veranstalter dieser Ausstellung ist die Interessengemeinschaft „Mecklenburgische Eisenbahnen" des Kulturbundes der DDR. Das Traditionsschiff befindet sich in unmittelbarer Nähe des Haltepunktes Lütten Klein der Rostocker S-Bahn. Öffnungszeiten: täglich außer montags von 8.30 Uhr bis 16.30 Uhr, mittwochs ab 10.00 Uhr.
J. Schulze, Brandenburg

Feldbahn-Verzeichnis in Arbeit
Im Rahmen der Erhaltung von interessanten Fahrzeugen und Anlagen ehemaliger und noch in Betrieb befindlicher Feldbahnen ist die Arbeitsgemeinschaft 2/26 Weißwasser des DMV damit beschäftigt, ein Verzeichnis derartiger Werkbahnen zusammenzustellen. Dazu bittet die AG die Leser des „me" um Mithilfe. Das Verzeichnis betrifft sämtliche Bahnen mit 600-mm-Spurweite, die jetzt noch von Ziegeleien, Steinbrüchen, Kieswerken und anderen Betrieben genutzt werden. Folgende Angaben sind erforderlich:
- Eigentümer der Bahn, Werkbezeichnung
- Inbetriebnahme
- Streckenverlauf von/bis (evtl. Skizze), Streckenkilometer
- eingesetzte Lokomotiven mit Hersteller, Fabr.-Nr. und Baujahr (Gesamtlokpark)
- vorhandene Wagen (auch Außenseiter)
- Betriebsdienst, beförderte Güter.

Zur vollständigen Katalogisierung dieser Bahnen ist auch die aktive Unterstützung aller Arbeitsgemeinschaften des DMV erforderlich. Mit diesem Vorhaben unternimmt die Arbeitsgemeinschaft 2/26 Weißwasser des DMV einen Schritt in „eisenbahnhistorisches Neuland" und will ein Gebiet beleuchten, das fernab von den großen Schienensträngen eine nicht weniger interessante Geschichte hat. Besonders sind auch Fotos von 600-mm-spurigen Werkbahnen gefragt.
Es ist beabsichtigt, das Feldbahn-Verzeichnis nach Abschluß der Recherchen im „me" zu veröffentlichen.
Informationen anhand des obigen Fragespiegels bittet die AG 2/26 Weißwasser des DMV zu senden an: Friedemann Tischer, Hermannstraße 19, Weißwasser, 7580.

In Weida klappt's
Während der 5. Modelleisenbahn-Ausstellung der AG 4/55 – sie fand im vergangenen Jahr statt – wurde u. a. die Gemeinschaftsanlage „Bahnhof Weida" gezeigt. Nach dreijähriger Bauzeit fand diese Anlage das besondere Interesse der vielen Besucher, weil hier im Modell zu sehen war, was sich täglich beim Vorbild tut.
Von den 28 Mitgliedern der AG sind die Hälfte Schüler und Jugendliche. Mit dem Vorbild wird enger Kontakt gehalten. Exkursionen gibt es regelmäßig, und schließlich nahm in den letzten Jahren jeweils mindestens ein Freund eine Lehre bei der DR auf.
R. Reißmann, Gera

Internationaler Wettbewerb
In Oleśnica bei Wrocław finden alljährlich im November ein Wettbewerb und eine Ausstellung von Pappmodellen statt. Im Jahre 1986 wurden erstmals Eisenbahn-Modelle ausgestellt. Die Modelle werden nach drei Altersgruppen klassifiziert:
A – bis 12 Jahre
B – 12–16 Jahre
C – über 16 Jahre.
Ausführliche Informationen erteilt: SDK „Korelat 2" ul. Kochanowskiego 5, 56–400 Oleśnica.
me



Die Schiedskommission (Kollegen aus der ČSSR und der VRP) bei der Bewertung von Eisenbahnmodellen: Diesellok der Baureihe ST 44 (1. Platz), Ellok der Baureihe 499 und Dampflok „General".
Foto: A. Baliński, Oleśnica

Leser meinen ...

Neue Filme von der Eisenbahn
Im „me" Heft 5/1987 wurde über die Filmarbeiten zum Thema „Schmalspurbahnen in der DDR" berichtet. Ich hatte Gelegenheit, gemeinsam mit DMV-Mitgliedern beide Filme zu sehen und möchte meine Eindrücke schildern.
„Die Bahnen im Harz" sind anschaulich in ihren historischen Zusammenhängen dargestellt. Herrliche Aufnahmen zeigen diese Bahnen in ihrer heutigen Form. Einprägsame Bilder unterstreichen die wirtschaftliche Bedeutung dieses vollwertigen Verkehrsmittels. Die in der Einleitung geschilderte Entwicklung des gesamten Netzes einschließlich der Südharzeisenbahn läßt erkennen, welche ökonomischen Beweggründe dazu führten, ingenieurtechnische Leistungen zu vollbringen, die uns auch heute noch Hochachtung abverlangen.
„Die Bahnen an der Ostsee" lassen hinsichtlich der Geschlossenheit Wünsche offen. Die historischen Zusammenhänge, die ja gerade bei den Schmalspurbahnen eine große Rolle spielen, sind m. E. nicht vollständig behandelt. Auch scheint mir, daß der Film etwas zu „kopflastig" zugunsten des „Molli" ausgefallen ist. Interessant an diesem dennoch hervorragend gefilmten Werk die Einblicke in das Raw Görlitz sowie in die WA Perleberg des Raw Wittenberge. Zeigen diese Szenen doch eindrucksvoll, mit welchem Ideenreichtum und Engagement die Werktätigen arbeiten müssen, um die teilweise fast 100 Jahre alten Fahrzeuge betriebsfähig zu erhalten.
P. Sommer, Magdeburg

„Fabrikschild"



Dieses Schild ziert eine Straßenbrücke, die neben der Eisenbahnstrecke Themar–Schleusingen (Kursbuch-Strecke Nr. 626) verläuft. Aufgenommen und eingesandt von Thomas Scheibe.

Leser fragen ...

Werkbahnbetrieb in Schiefergruben
Auf den 700-mm-spurigen Werkbahngleisen des VEB Thüringer Schiefergruben in Lehesten sind abwechselnd zwei Lokomotiven der Heeresfeldbahn im Einsatz. Leider konnten die Fabrik-Nummern dieser Maschinen nicht in Erfahrung gebracht werden. Hersteller: Gmeinder & Co (Mosbach in Baden), Feldbahnlok KLM 4, Baujahr 1943, Motor 50 PS Deutz-Diesel A 4 M 517, Bauart HF 50 B (jetzt umgebaut auf 3 NVD Schönebeck), 3-Gang-Lamellenkupplung, Kettenantrieb, Geschw. 20 km/h, Masse 8 t, Achsfolge B.
Wer kann über die Geschichte dieser Lokomotiven nähere Angaben machen?
J. Bartl, Lehesten

Leser antworten ...

Einst MITROPA-Werkstatt in Falkensee
Zu der im Heft 3/87 erwähnten MITROPA-Hauptwerkstatt noch folgendes: Neben der Hauptwerkstatt der MITROPA in Gotha gab es noch ein Ausbesserungswerk dieser Gesellschaft in Falkensee. Hier wurden Schlaf- und Speisewagen repariert oder umgebaut (vergl. „Reisezugwagen-Archiv 2", S. 27). In den 30er Jahren haben die faschistischen Machthaber in diesem Werk eine Rüstungsproduktion aufgenommen. Es wurden Panzer gebaut. Das Werk befand sich nördlich der Strecke Berlin–Hamburg zwischen den Bahnhöfen Albrechtshof und Falkensee, etwa da, wo sich heute die KIM Geflügelproduktion befindet. Das Anschlußgleis wird bis zum Stadtrand von Falkensee noch als Abstell- und Bauzuggleis benutzt.
A. Ermer, Berlin

Peter Reinhard (DMV), Schwerin

Das Bahnbetriebswerk Schwerin – eine Stätte der Tradition

Mehr als ein Vorwort

Steht man auf dem Bahnsteig 4 des Schweriner Hauptbahnhofs, sieht man sich einem altehrwürdigen Gemäuer gegenüber. Nur wenige wissen, daß dieses kalkvermauerte Ziegelbauwerk zum ältesten erhalten gebliebenen Trakt der Lokomotiv- und Wagenwerkstatt der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft (im folgenden MEG genannt) gehört. Hinter diesem Gebäude streckt sich wie ein Denkmal der Kamin der alten Schmiede empor. Er ist so alt und markant, daß man ihn sogar auf alten Karten findet.

Könnte dieser Kamin erzählen, so müßte er uns mehr berichten von Carl Gottfried Arndt, dem Baumeister und späteren Technischen Direktor der MEG, der maßgebend in den ersten Jahren die technischen, betrieblichen und auch sozialen Belange mitbestimmte; er müßte berichten über seinen Maschinenmeister Lossin, der in Deutschland umherreiste, um günstige Anwendungsbeispiele für den Lokomotivbetriebsdienst zu finden; und er müßte berichten über den Dichter Heinrich Seidel, ehemaliger Lehrjunge in der Werkstatt und später ein leitender Ingenieur beim Bau des Anhalter Bahnhofs in Berlin.

Unsere Neugierde wäre nicht erschöpft, wüßten wir mehr über die vielen unbekannten Beschäftigten, über geschichtliche Vorgänge und Zusammenhänge – und natürlich über die vielen vorbeidampfenden Lokomotiven ...

Doch folgen wir der Sachlichkeit und lassen uns das wiedergeben, was Schweriner Eisenbahnfreunde an historischem Material zusammengetragen haben.

Aus der Geschichte

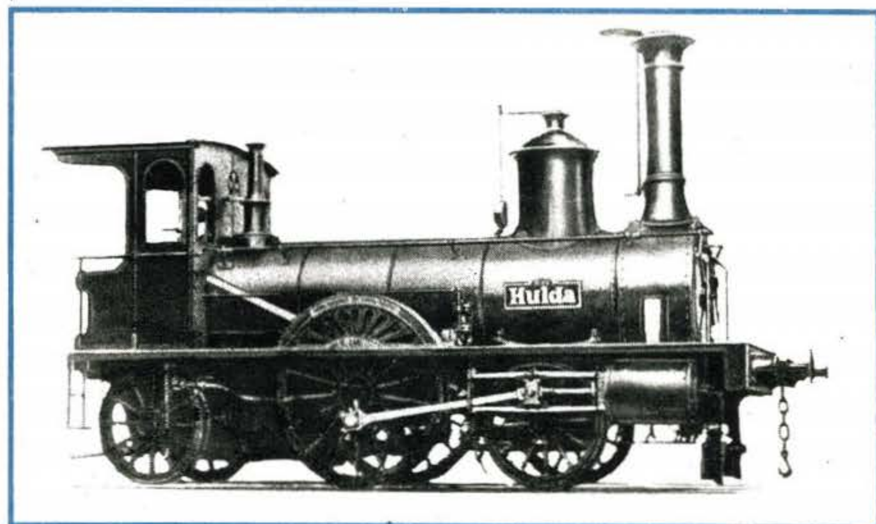
Das Bahnbetriebswerk Schwerin, die ehemalige Lokomotiv- und Wagenwerkstatt, ist so alt wie die erste Strecke der MEG. Es war die am 1. Mai 1847 eröffnete Verbindung von Hagenow nach Schwerin. Die MEG schuf mit dem Bau dieser Werkstatt die Voraussetzungen für die Pflege, Wartung und Reparatur ihrer Fahrzeuge.

In der Lokomotiv- und Wagenwerkstatt – in den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts auch Hauptwerkstatt genannt – wurde aber auch der Einsatz von Lokomotiven und Wagen koordiniert. Für den Lokbetrieb war ein Maschinenmeister verantwortlich. Die Reparaturarbeiten leitete der Werkführer. Durch Vorschriften verpflichtete man alle Lokomotivführer, die Maschinen während der Fahrt zu beobachten, nach der Fahrt über den Zustand zu berichten und bei der Beseitigung von Schäden mitzuhelfen.

Die wichtigsten Dienstvorschriften wurden vom Technischen Direktor der Bahn, Arndt, in Anlehnung an die der Berlin-Hamburger Eisenbahn erarbeitet. In den Protokollen über die Direktionssitzungen ist vermerkt, daß er sich mehrmals für die sozialen Belange seines Personals einsetzte.

Gegenüber der hart arbeitenden Landbevölkerung mit zum Teil saisonalen Löhnen hatten die Angestellten der Mecklenburgischen Eisenbahn gewisse Vorteile. Sie waren Mitglied der Pensionskasse und erhielten eine Dienstuniform.

1



1 Personenzuglokomotive HULDA (Hersteller: Egestorff, Hannover, 1863/206). Sie war hauptsächlich im Personenzugdienst auf dem Abschnitt Hagenow–Rostock anzutreffen. 1901 wurde die Maschine ausgemustert.

Doch zurück zur Hauptwerkstatt der MEG. Schon in den Anfangsjahren machten sich Platzprobleme bemerkbar, die in den kommenden Jahren noch größer werden sollten. Ursprünglich wurden die Fahrzeuge innerhalb der Werkstatt mit Schiebebühnen bewegt. Solange die Fahrzeuge an Größe nicht zunahmen, stellte dies eine interessante und auch für die damaligen Verhältnisse moderne Lösung dar. Die Zufahrt zum Lokomotivschuppen des Betriebswerkes ermöglichte eine Drehscheibe.

Nachdem nun die Verbindungen in Richtung Wismar, Rostock und Güstrow im Jahre 1851 fertiggestellt waren, wurde die Werkstatt auch für die Unterhaltung der für den Betrieb dieser Strecken beschafften Fahrzeuge zuständig.

Lokomotivstationen gab es außerdem u. a. in Hagenow, Kleinen, Wismar, Bützow, Güstrow und Rostock. Später entwickelten sich diese zum Teil zu bedeutenden Bahnbetriebswerken.

Die bereits erwähnten Platzsorgen in der MEG-Hauptwerkstatt führten schließlich dazu, daß von Arndt und Lossin Vorschläge zum Anbau an die Lokomotivwerkstatt und zur Vollendung des Wagenreparaturschuppens unterbreitet wurden. Doch konnten dafür vorerst keine Finanzmittel gewährt werden. Außerdem ließ die Lage des Geländes keine großen Erweiterungen zu. Beachtenswert sind deshalb die Bemühungen, den Ausstattungsgrad auf einem hohen Niveau zu halten. So waren als Werkabteilungen eine Schlosserei, eine Stangenschmiede, eine allgemeine Schmiede, eine Lackiererei und diverse Lager vorhanden. Durch diese Universalität erlangte die Werkstatt einen sehr guten Ruf. Verschiedene Anträge auf Ausführung von Reparaturarbeiten Dritter waren die Folge.

In der Hauptwerkstatt Schwerin war man dem technischen Höchststand sehr angetan. Der Maschinenmeister Lossin unternahm mehrere Reisen, um sich über technische Entwicklungen zu informieren. Bei der Cöln-Mindener Eisenbahn lernte er beispielsweise die neuesten Methoden zum Schmieren der Wagen kennen.

Gleichzeitig gab es aber auch zahlreiche Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Vorstand und Lossin, die dann nach der Pensionierung Arndts, Ende der 50er Jahre, zu Lossins Entlassung führten. Beide Eisenbahner standen der technischen Entwicklung stets positiv gegenüber. Da dieser Standpunkt nicht immer mit der finanzpolitischen Situation übereinstimmte, entstanden die bereits erwähnten Differenzen zwischen dem Vorstand und insbesondere Lossin. Noch in den 60er Jahren machten sich dann die Einsparungsmaßnahmen negativ bemerkbar, worüber noch berichtet wird.

Vor der Jahrhundertwende nahmen die Schwierigkeiten weiter zu. Inzwischen existierte eine weitere Werkstatt. Sie befand sich in Rostock und wurde sehr schnell ausgebaut. Zwar ergab sich immer noch eine Priorität der Schweriner Werkstatt, doch der Platz für die Behandlung der Lokomotiven und Wagen wurde hier immer geringer.

Reparaturen mußten deshalb teilweise im Freien vorgenommen werden. Arbeiter und Angestellte zeigten sich darüber ungehalten. 1905 hatte die Werkstatt Schwerin 62 Lokomotiven zu betreuen. Dafür standen zwei

Stände von je 18 m Länge, die je zwei Lokomotiven aufnehmen konnten, sowie fünf Stände, die notdürftig für zwei Tenderlokomotiven ausreichten, zur Verfügung. Noch im gleichen Jahr sah sich die Großherzogliche Eisenbahndirektion veranlaßt, die Regierung auf diese Zustände hinzuweisen. Erst 1908 wurde dann die Werkstatt Schwerin erweitert. Beim Ausbau der Werkstatt wurden leider im sozialen Bereich finanzielle Kürzungen vorgenommen. Das befremdet insofern, als doch gerade in der Begründung an die Landtagskommission zur Erlangung der finanziellen Mittel in Höhe von 135 000 Mark von den schweren Arbeitsbedingungen der Arbeiter ausgegangen wurde.

Im Ergebnis der Novemberrevolution von 1918 trat 1920 speziell für die Eisenbahnwerkstätten in Mecklenburg die „Verordnung über die Bildung der Betriebsvertretungen nach dem Betriebsrätegesetz" als bürgerlich-demokratische Maßnahme in Kraft. Das war auch für die Werkstatt Schwerin etwas Neues, war doch die mecklenburgische bis zu diesem Zeitpunkt als reaktionärste Bahndirektion auf deutschem Gebiet bekannt.

Wie alle anderen deutschen Länderbahnen wurden auch die Staatseisenbahnen Mecklenburgs am 1. April 1920 von der neu gegründeten Reichsbahn übernommen, die ab 1924 als Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft firmierte. 1925 kam es zur Neuregelung des Werkstättenwesens. Damit verbunden war ein Personalabbau in der Schweriner Werkstatt. Trotz Eingaben zur Erhaltung der inzwischen 75jährigen Eisenbahnwerkstatt wurde 1926 die Werkabteilung geschlossen und dem Bahnbetriebswerk Schwerin angegliedert.

Mit Beginn des zweiten Weltkrieges waren auch die Lokomotivführer des Bw Schwerin direkt den faschistischen Machenschaften ausgesetzt. Das Maschinenpersonal wurde teilweise in das besetzte Gebiet bis hin in den Frontbereich versetzt.

Ein neues Kapitel der Bw-Geschichte begann im Mai 1945. Zunächst gestaltete sich die Brennstoff- und Ersatzteilsituation als überaus kompliziert. Angehörige des Bahnbetriebswerkes fuhren nach Rastow bei Schwerin, um Holz für die Lokomotivfeuerung einzuschlagen.

Die politischen Realitäten stellten auch an das Bw Schwerin neue Anforderungen. Durch die veränderten Verkehrsrichtungen ergaben sich nun völlig neue Leistungen im Maschinendienst. Lag doch Schwerin jetzt an einer wichtigen Magistrale der Nord-Süd-Relation im Eisenbahnverkehr. Der Aufbau des sozialistischen Staates erforderte noch höhere Transportleistungen. Schweriner Lok-Personal wurde beispielgebend in der Schwerlastbewegung.

Die einsetzende Verdieselung schuf für das Personal des Bw Schwerin wesentliche Erleichterungen. Dazu trug auch das am 25. November 1971 eröffnete Sozialgebäude bei. Seit Mitte 1987 gehören nun moderne Elloks zum täglichen Bild auf dem Bw-Gelände.

Von der ROSTOCK bis zur 91 134

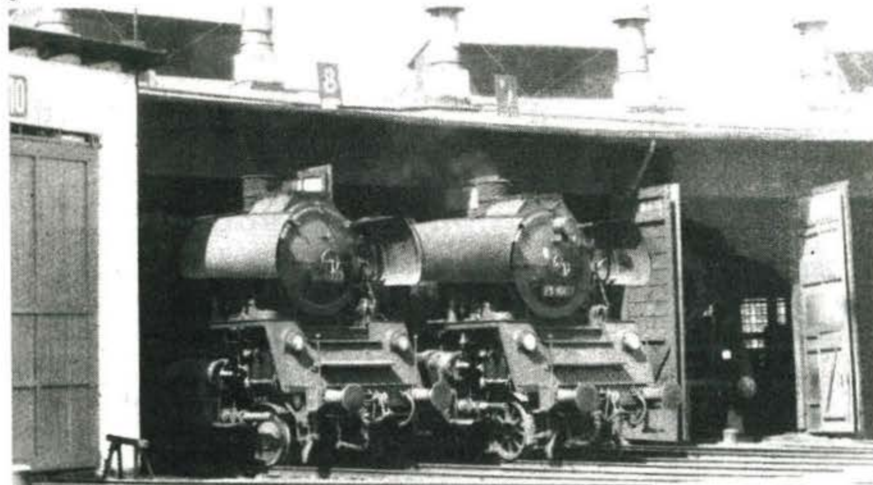
Die mecklenburgische Lokomotivgeschichte begann nicht wie ursprünglich vorgesehen. Das geplante Beschaffungsprogramm konnte aus finanziellen Gründen für das erste Betriebsjahr nur teilweise realisiert werden. Von den 1845 bei der Lokomotivfabrik Borsig in Auftrag gegebenen fünf Lokomotiven waren 1847 nur drei abgenommen worden. Sie wurden als ROSTOCK, WISMAR und GÜSTROW (MEG-Nr. 1–3, Fabrik-Nummer 125–127) in Dienst gestellt und hatten die Achsfolge 1A1. Diese und weitere zehn Maschinen ähnlichen Typs bildeten den Grundstock für den Betriebsdienst der ersten Jahre. Unter maßgeblichem Einfluß des Technischen Direktors Arndt konnte eine gewisse Typenreinheit, bis auf die 1848 erworbene und von Wöhlert gebaute MARSCHALL VORWAERTS, MEG-Nr. 4, vorerst gewahrt werden. Es wurden hauptsächlich Gemischtzüge gefahren. Erst ab 1851 fuhr täglich ein Güterzug. Deshalb wurden zusätzlich zu den 1A1-Lokomotiven zugkräftigere 1B-Lokomotiven beschafft.

Später bot Borsig der MEG verschiedene 1B-Maschinen an, die sich in Größe und Ausrüstungsgrad unterschieden. Die MEG, schon nicht mehr unter der technischen Federführung von Arndt, verzichtete aus finanziellen Gründen auf solche Extras wie die Kirchwegsche Kondensationsvorrichtung und bevorzugte die billigste Ausführung.

2



3



Im Bestand der Werkstatt Schwerin wurden 1870 19 1A1-, sechs 1B- und zwei B1-Lokomotiven geführt. Auch nach der Verstaatlichung 1870 und der 1873 erfolgten Reprivatisierung verblieb der größte Teil der alten MEG-Lokomotiven im Bestand der Werkstatt. Dadurch erreichten manche Lokomotiven das beträchtliche Alter von 50 Jahren und mehr. Neuzugänge waren nach preußischen Normalien gebaute Maschinen (P2, P3, G2 und G3). Um die Jahrhundertwende kamen 1B-Lokomotiven von Hartmann hinzu, die zwischen 1864 und 1869 von der Friedrich-Franz-Eisenbahn erstmalig für ihre Strecke Güstrow–Neubrandenburg beschafft wurden und sich dort gut bewährten.

Trotz unveränderter Einsatzvarianten auf den Strecken Ludwigslust/Hagenow–Schwerin–Rostock kam es jedoch zu einem steten Anstieg der Beförderungsleistungen. Die um Schwerin neueröffneten Linien wurden mit den älteren Hartmann-Maschinen befahren. Für kürzere Stichbahnen, wie Schwerin–Rehna, reichten auch T3-Lokomotiven aus. Im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts waren im Bereich Schwerin etwa 14 alte MEG-Lokomotiven vorhanden, die aber bereits zur Ausmusterung anstanden oder nach Parchim und den anderen Lok-Stationen im Raum Ludwigslust/Dömitz abgegeben werden sollten. Einige Hartmann-Loko-

motiven der Bauart $P1^{III}$ und $P1^{IV}$ liefen dann im Personenzugdienst nach Rehna und Parchim. Hinzu kamen Personenzuglokomotiven der Gattungen P2 und P3. G3-Güterzuglokomotiven fuhren Güterzüge, und einige mecklenburgische T3a und T3b standen im Nebenbahndienst. Vereinzelt gab es dann auch preußische $P3^1$-Maschinen in Schwerin. Die neuen $P4^2$-Verbundlokomotiven aber beheimatete man vorerst in Rostock, wo bessere Einsatz- und Unterhaltungsmöglichkeiten bestanden. Der Achsstand der $P4^2$ war gegenüber der P3 um 2,8 m länger.
Erst mit der bereits erwähnten Erweiterung und dem Einbau einer neuen Drehscheibe war es möglich, die $P4^2$ in Schwerin vollständig zu unterhalten.
Die 1908 angelieferten mecklenburgischen T4 (BR 91.19) sind bei Indienststellung nicht mit Sicherheit in Schwerin nachzuweisen. Die T4 war die einzige Baureihe, die ausschließlich für mecklenburgische Verhältnisse gebaut wurde.
Zu Beginn der Reichsbahnzeit kam es zu grundlegenden Neustationierungen. Einige $P4^2$ wurden nach Schwerin umgesetzt. 1925 wurde die erste „fremde" Maschine, die 55 1898 von der RBD Essen, nach Schwerin umgesetzt. Aber auch zumindest eine der pr. $T9^2$, die noch 1917/18 aus der KED Essen in den Bestand der mecklenburgischen Staatsbahn aufgenommen wurde, stand im Bw Schwerin. In jenen Jahren wurden dann die alten mecklenburgischen $P3^1$ (34 7308 und 34 7361) und $P4^2$ (36 609, 36 604, 36 657) im Bw Schwerin ausgemustert. Lediglich die Lokomotive 34 7351 rangierte noch bis 1928.
Neu war auch der Einsatz der badischen VIB. Hier sind in den Jahren 1925 bis 1937 vier Maschinen nachgewiesen. Im selben Zeitraum gehörten außerdem acht mecklenburgische T4 zum Bestand. Mit den Baureihen 24 und 64 erhielt das Bw Schwerin die ersten Einheitslokomotiven der DRG.
1940 gab es hier fünf 24er und fünf 64er. Erste Schnellzugleistungen wurden mit der preußischen $S10^1$ gefahren. Zum Bestand gehörten außerdem die VT 852, 860 und 861. Mit den stationierten 38 Dampflokomotiven lag Schwerin zu diesem Zeitpunkt von den acht mecklenburgischen Bahnbetriebswerken nur an vierter Stelle.
Während des zweiten Weltkrieges erfuhr der Triebfahrzeugbestand ständig Veränderungen. Zeitweilig wurden sogar zwei polnische Beutelokomotiven der ehemaligen preußischen Gattung S3 eingesetzt. Sie liefen als 13 305 und 13 310 im Plandienst nach Ludwigslust und Wismar. Später wurden dann dem Bw Schwerin vor den vorrückenden sowjetischen Truppen aus Richtung Osten abgefahrene Lokomotiven der Baureihen 44, 50 und 52 zugewiesen, aber größtenteils in und um Schwerin kalt abgestellt. Es wird auch berichtet, daß fabrikneue 50er mit Wiener Personal aus Floridsdorf nach Schwerin kamen.
Bis 1945 wurden im Betriebsdienst vorrangig die Baureihen 38 (pr. P8), 56 (pr. $G8^1$ Umbau, pr. $G8^2$) 62, 75 (bad. VI) und 91 (pr. $T9^1$, me. T4) eingesetzt. Die 38 1573, 38 2119 und 38 3674 waren ehemalige P8 der mecklenburgischen Eisenbahn (Nr. 251, 263, 264).
In den 50er Jahren liefen dann in größeren Stückzahlen die Baureihen 23^{10}, 41, 50alt, 50^{40} und 93 (pr. T14). Das Bw Schwerin hatte übrigens den höchsten Bestand an Lokomotiven der Baureihe 23^{10}, den je ein Bw der DR gehabt hatte.
Nachdem bereits um 1951 die erste Diesellokomotive – eine V 36 – für den Stückgutverkehr vorhanden war, erhielt das Bw Schwerin elf Jahre später die ersten Neubau-Dieseltriebfahrzeuge. Es handelte sich um die Baureihen V 15 und V 60.
1968 folgte die erste V 180. Dieser Baureihe schlossen sich in den 70er Jahren die Reihen 120, 132, 110, 119 und 112 an. So verschwanden die Dampflokomotiven recht früh aus dem Bestand dieses Bahnbetriebswerkes.
Die 91 134, von 1950 bis 1963 im Personenbahnhof als Rangierlokomotive eingesetzt, ist jedoch inzwischen zurückgekehrt. Sie wird jetzt von den Schweriner Eisenbahnfreunden liebevoll als Eisenbahnmuseumsfahrzeug gepflegt.

4



5



2 93 059 des Bw Schwerin im Mai 1965 am Kohlenbansen. Sie wurde 1915 von Henschel gebaut und war hier seit den 50er Jahren beheimatet.

3 Mitte Mai 1965 herrschte im Bw Schwerin noch Dampflokatmosphäre.

4 Die V 180 327 des Bw Schwerin im Juni 1969 auf der Drehscheibe im Heimat-Bw

5 Lokomotive 91 134 des Bw Schwerin neben dem Ringlokschuppen im Juli 1986.

Fotos: Sammlung Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin (1); Sammlung Kunze (2 bis 4), Ackermann (5)

Quellenangaben
(1) Schultz, Lothar: Eisenbahnen in Mecklenburg, transpress-Verlag, Berlin 1986
(2) Moll/Wenzel: Die Baureihe 91 (preußische T9), Ek-Verlag, Freiburg, 1984
(3) Geschäftsberichte der Mecklenburgischen Eisenbahn-Gesellschaft von 1848, 1849, 1850 und 1851, Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin
(4) Plenarsitzungen des Direktoriums der Mecklenburgischen Eisenbahn von 1850 bis 1859, Staatsarchiv Schwerin, Akten 14 281 und 14 251
(5) Triebfahrzeuge, Bestandsaufnahme 1945–1947, Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin, Akte 10 427
(6) Zählliste der Rbd Schwerin von 1946, Verwaltungsarchiv der Rbd Schwerin
(7) Nachweis über den Bestand des Lokomotivparkes der M.F.F.E. von 1903 bis 1919, Staatsarchiv Schwerin, Akte 14 535
(8) Nachweis über den Bestand des Locomotiv-Parkes der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn am 1. October 1891, Staatsarchiv Schwerin
(9) Die Entwicklung des Werkstättenwesens der Eisenbahnen in Mecklenburg, Rostocker Anzeiger, Nr. 199, 1933

Bärbel Gaumnitz, Suhl

Zur Geschichte der Döbelner Straßenbahn AG

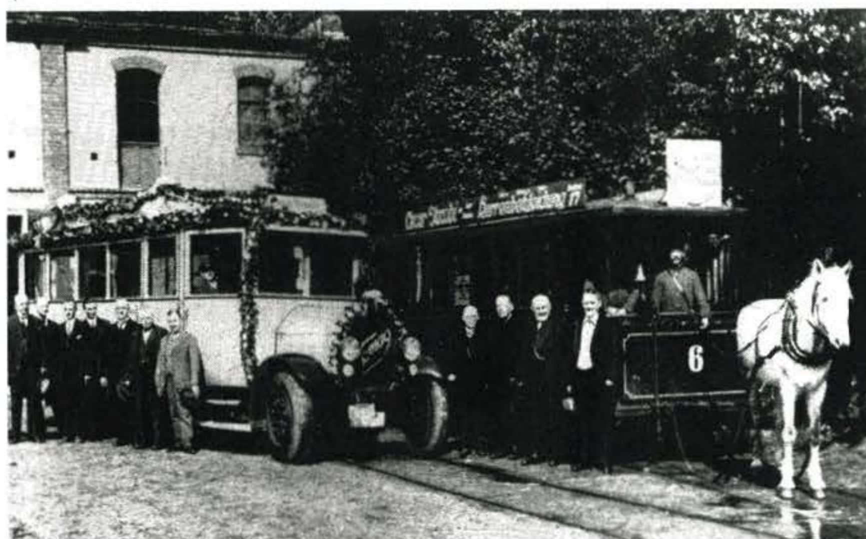
Schlendert man heute aufmerksam durch die Straßen der Döbelner Innenstadt, so fallen einem da und dort noch etliche Meter Straßenbahngleise auf. Auch Weichen findet man teilweise tadellos eingebettet im alten Kopfsteinpflaster. Fahrleitungsreste sucht man allerdings vergeblich, die hat es hier auch nie gegeben! Diese Gleisanlagen sind vielmehr die letzten Zeugen der Döbelner Pferdebahn. Kaum zu glauben, aber wahr: Seit nunmehr 60 Jahren haben die Döbelner Stadtväter ihre alten Pferdebahngleise unberührt gelassen. Anlaß also, sich im Döbelner Stadtarchiv einmal mit der Geschichte dieser Bahn näher zu befassen.

Die Stadt braucht eine Straßenbahn

Ähnlich wie in anderen Städten Deutschlands konzentriert sich auch in Döbeln zum Ende des 19. Jahrhunderts mehr und mehr Industrie und Bevölkerung. Im Tal der Freiberger Mulde zieht sich die Stadt von Ost nach West in die Länge. Mühlenbetriebe nutzen die vorhandene Wasserkraft, ansonsten zeugt eine enorme Zahl rauchender Schlote vom Vorhandensein einer regen Industrie. Zu erwähnen sind vor allem metallverarbeitende Betriebe und eine große Zuckerfabrik. Erschwerend wirkt, daß Döbeln genaugenommen keinen richtigen Hauptbahnhof bzw. günstig gelegenen Zentralbahnhof besitzt. Nur zwei Hauptstrecken kreuzen im äußersten Westen auf freiem Feld vor der Stadt. Es handelt sich um die 1847 bis Döbeln eröffnete Bahn Riesa–Chemnitz und 1867 in Betrieb genommene Verbindung (Leipzig–)Borsdorf–Meißen–Dresden. Von dieser Kreuzungsstelle aus, die dann später zum Hauptbahnhof ausgebaut wird, sind es bis zum Stadtzentrum reichlich zwei Kilometer! Zwar gibt es im Norden noch die Station Bauchlitz (später Großbauchlitz, heute Döbeln Nord) und im Südosten die Station Döbeln Ost. Doch auch deren Lage zum Stadtzentrum ist ungünstig.

Die Ost-West-Längenausdehnung der Stadt nimmt durch die Lage des Hauptbahnhofs noch zu. Ende der 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts ist man sich im Döbelner Rathaus einig: Nur eine Straßenbahn kann dem wachsenden Verkehrsstrom in der Stadt Herr werden. Dabei wird nicht allein an eine Personenbeförderung gedacht. Zahlreiche Betriebe der Innenstadt haben durch die ungünstige Lage der Eisenbahnstrecke keine Anschlußgleise und erhoffen sich nun wenigstens Straßenbahnanschluß. Dazu kommt es dann später doch nicht, nur die Post erhält ein Anschlußgleis.

1



1 Die letzten Tage der Pferdebahn in Döbeln; diese Aufnahme dokumentiert den Verkehrsträgerwechsel „von der Bahn auf den Bus".

2 Auf der Döbelner Muldenbrücke noch immer vorhanden: das Pferdebahngleis (1983).

3 Nahezu vollständig sind die Gleisanlagen auf dem früheren Obermarkt, dem heutigen Roten Platz, erhalten (1984). Rechts der Abzweig zur Post, dahinter die Endstelle!

Fotos: Sammlung der Verfasserin (1), Verfasserin (2 und 3)

Tabelle 1
Haltestellenübersicht vom 12. August 1892

Nr.	Haltestelle
1.	Hauptbahnhof
2.	Bahnhofstraße, Kreuzung Friedrichstraße
3.	Bahnhofstraße, Kasernenstraße
4.	Bahnhofstraße, Hotel „Zum Kronprinzen"
5.	Bahnhofstraße, Hotel „Eichler"
6.	Niedermarkt, Hotel „Stadt Altenburg"
7.	Breitestraße
8.	Obermarkt
9.	Hotel „Sächsischer Hof"
10.	Ritterstraße
11.	Gasthof „Weißes Kreuz"

Die am 20. März 1891 gegründete „Aktiengesellschaft Döbelner Straßenbahn" beginnt im Mai 1892 mit dem Bau einer meterspurigen Pferdebahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Obermarkt (heute Roter Platz). Von den ursprünglichen Plänen, eine elektrische Bahn zu bauen, wird aber Abstand genommen. Der Pferdebahnbau ist mit nur 6 000 Mark veranschlagt und ohne jedes technische Risiko durchführbar. Das Depot und die Stallungen legt man wohlüberlegt am Fuße der Steigung zum Hauptbahnhof an. Somit kann ab hier jederzeit bei Bedarf bergauf zweispännig gefahren werden, in der Stadt ist lediglich ein Zugpferd pro Wagen vorgesehen.

Nur zwei Monate Bauzeit

Am 10. Juli 1892 wird die Strecke dem Verkehr übergeben. Man bittet sich beim „Publicum" noch acht Tage Probezeit zur Aufstellung eines genauen Fahrplanes aus. Gleichzeitig wird die Strecke in östlicher Richtung über die Mulde hinweg bis zum Gasthaus „Weißes Kreuz" erweitert. Tabelle 1 enthält die ab 12. August 1892 verbindlichen Haltestellen. Auffallend sind dabei die vielen Hotels, naturgemäß waren Hotelbesitzer die eifrigsten Fürsprecher und Aktionäre der neuen Bahn. 1898 möchte der Besitzer des Hotels „Zur Sonne" ein Zweiggleis direkt bis vor sein Etablissement haben und erhält dies auch, als er sich bereit erklärt, die Kosten selbst zu tragen. Der Verkehr dorthin entwickelt sich so gut, daß bald mehr Fahrten „Zur Sonne" im Fahrplan stehen, als zur östlich der Mulde gelegenen alten Endhaltestelle. Durch einen Vertrag mit der Kaiserlichen Oberpostdirektion Leipzig ist die Postbeförderung geregelt, die Bahn erwirbt dafür von der Firma Herbrand in Köln einen speziellen Wagen. Beim Neubau des Postamtes 1897 wird extra ein 150 m langes Anschlußgleis bis auf den Posthof in der Zwingerstraße verlegt. Die Hälfte davon mit der Weiche ist heute noch zu bewundern!

Verkehrsaufkommen blieb gering

Für den Personenverkehr gibt es vorerst nur vier Wagen. Außerdem wird im Fahrzeugbestand ausdrücklich eine Salzlore erwähnt. Sie ist offensichtlich sehr vonnöten, denn schon im ersten Winter macht man unangenehme Erfahrungen mit Schnee und Eis. Ansonsten sorgen 10 Männer und 11 Pferde für den Betriebsablauf.

Der Verkehr entwickelt sich stetig, ist aber nie überwältigend. Döbeln hat um die Jahrhundertwende knapp 18 000 Einwohner. Die meisten Fabrikarbeiter benutzen nach wie vor nicht die Straßenbahn. Sie legen den täglichen Weg per Fahrrad oder auf Schusters Rappen zurück. Den Pendlern aus den umliegenden Dörfern nützt die Bahn sowieso wenig. Die Betriebsleitung der Bahn wirtschaftet aber sparsam, und so können jährlich Gewinne erzielt und Dividenden an die Aktionäre ausgezahlt werden. Eine Übersicht über die Leistungen der Bahn vermittelt Tabelle 2.

Die Sparsamkeit der Betriebsleitung und das Wissen darum, daß eine Erweiterung des Streckennetzes oder eine Elektrizierung der Bahn keinen entscheidenden Verkehrszuwachs bringen wird, läßt den Einsatz von Pferden bestehen. Nur einige neue Wagen werden angeschafft, ansonsten bleibt alles beim alten. Während des ersten Weltkriegs werden die besten Pferde und alle diensttauglichen Männer an die Front geholt. Unter großen Entbehrungen halten Frauen nun einen stark eingeschränkten Betrieb aufrecht. Das Futter ist rationiert und reicht kaum aus. An den Fahrzeugen und Anlagen wird nur noch das Notwendigste getan. 1917 beginnen die Fahrpreiserhöhungen, eine Fahrt kostet statt 10 jetzt 15 Pfennige.

2



3

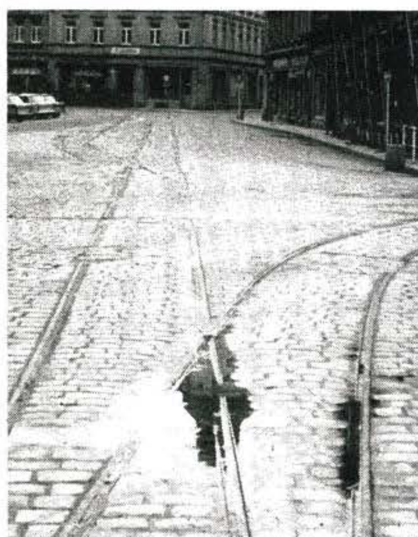


Tabelle 2
Traktionsmittel, Fahrzeugbestand und Verkehrsaufkommen

	1893	1900	1911	1917	1925	1926
Pferde	11	12	12	10[1]	8	8
Personenwagen	4	4	5 + 1[2]	5 + 1[2]	5 + 1[2]	5 + 1[2]
Busse	–	–	–	–	–	3
beförderte Personen	213 159	216 886	277 341	285 265	172 952	171 191 123 703 Bus
Fahrpreis	10 Pf	10 Pf	10 Pf	15 Pf	20 Pf	20 Pf
Gesamtgewinn seit Gründung	8 678 M	30 623 M	37 316 M	47 403 M	52 590 RM	69 265 RM

[1] davon 5 kranke Pferde
[2] Sommerwagen, ex Brandenburg (Havel)

Das setzt sich fort, bis man 1922 am Vorabend der Inflation bei 6 Mark angelangt ist. Für eine wirtschaftlich vertretbare Betriebsführung ist bei diesem kleinen Unternehmen keine Basis mehr vorhanden. Am 16. September 1922 wird der Betrieb eingestellt. 1923 ruht der Verkehr völlig. Die AG möchte die Bahn gern verkaufen, doch selbst die Stadt zeigt keinerlei Interesse an der nunmehr unattraktiven Pferdebahn.

Busse anstelle der Pferdebahn

1924 nimmt die AG den Betrieb wieder auf. Doch man erreicht nicht einmal die Beförderungszahlen des Eröffnungsjahres. Um konkurrenzfähig zu bleiben, sieht die AG keinen anderen Ausweg, als selbst drei Busse zu beschaffen. Am 10. Dezember 1926 fährt die Pferdebahn letztmalig durch Döbeln.

Der Einsatz der Busse bringt nun endlich das erhoffte Ansteigen der Fahrgastzahlen, 1927 werden mit nunmehr fünf Bussen 800 000 Personen befördert, das sind mehr als 300 Prozent im Vergleich zu den besten Zeiten der Pferdebahn. Dies ist natürlich auch ein Ergebnis der wirtschaftlichen Scheinblüte der „goldenen 20er Jahre". Den Werdegang dieses Busunternehmens wollen wir nun hier nicht weiter verfolgen. Interessant ist aber, daß es bis 1954 existierte, und zwar unter dem alten Namen „Döbelner Straßenbahn AG"! Diese AG ist wahrhaftig ein sehr zählebiges Unternehmen gewesen. Der Abbau ihrer Gleisanlagen ging schon in den 20er Jahren nur sehr schleppend voran. Daß heute noch immer einige hundert Meter Gleise zu bestaunen sind, wurde bereits erwähnt. Aber die AG tat auch etwas sehr Weitschauendes: Sie schenkte nämlich 1926 der Stadt den letzten Pferdebahnwagen. Wo ihn die Zeitläufe hinverschlagen haben, konnte leider nicht ermittelt werden. Alte Döbelner wollen ihn noch nach dem zweiten Weltkrieg im Gartenlokal des Hotels „Zur Sonne" gesehen haben. Belege irgendwelcher Art waren leider nicht auffindbar. Vielleicht aber gibt es Hinweise über den Verbleib von Kennern der Materie.

Traditionspflege?

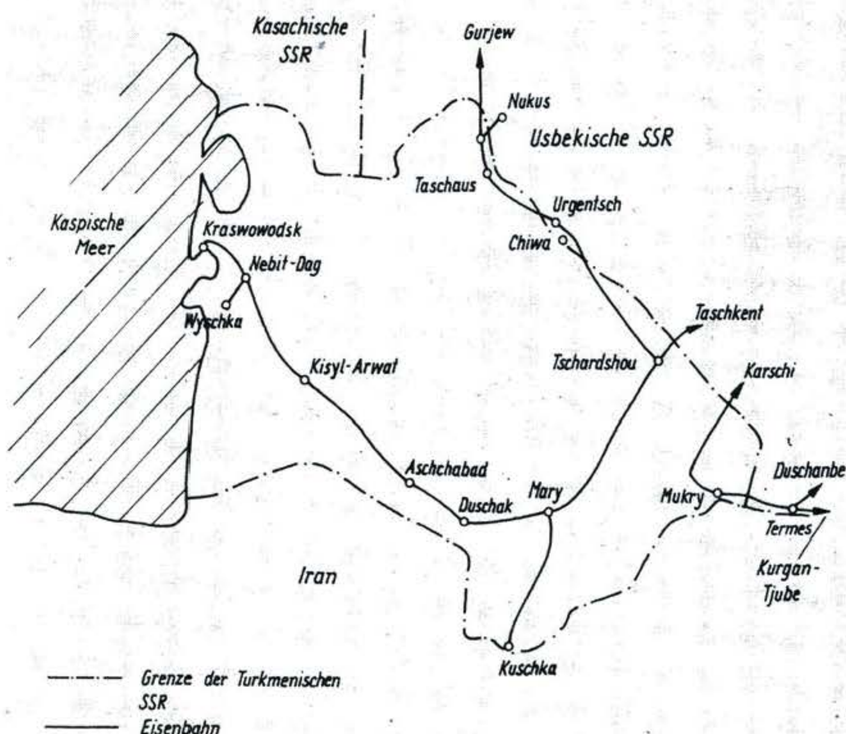
Zur 1000-Jahr-Feier der Stadt am 28. Juni 1981 hatte man sich den Pferdebahnwagen Nr. 95 aus Leipzig ausgeliehen und ihn im Festumzug durch die Stadt gezogen. Das war schon eine ausgezeichnete Idee. Um wieviel reizvoller wäre es aber, wenn auf den nun schon so lange vergessenen Gleisen an Feiertagen und bestimmten Wochenenden eine Art Museumsbetrieb in Gang käme? Die Innenstadt wird im Moment zum Fußgängerbereich umgestaltet, genau dort liegen auch die Reste der Gleise. Die Lücken wären mit altbrauchbarem Material leicht zu schließen, es entstünde in keiner Weise eine Verkehrsbehinderung. Döbeln, ja die gesamte DDR wäre um eine verkehrshistorische Einmaligkeit reicher!

Quellenangaben
(1) Franz, Helmut: „Traktionswechsel" vor 50 Jahren; „modelleisenbahner", Berlin, **30** (1981) 9, S. 275–277
(2) Akten des Stadtarchivs Döbeln
(3) Autorenkollektiv: Straßenbahn-Archiv 3, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984

Prof. Dr. sc. techn. Adolf Dannehl,
Dresden

Die Eisenbahnen Turkmeniens

Turkmenien gehört zu den kleineren Republiken der UdSSR. Das Territorium wird zu großen Teilen von der Wüste Kara-Kum eingenommen. Im Osten schaffen der Amu Darja und im Süden der Kara-Kum-Kanal gute Bedingungen für die Bewässerung von bedeutenden Landstrichen und damit für eine intensive Landwirtschaft. Die Turkmenische Sozialistische Sowjetrepublik grenzt im Westen an das Kaspische Meer, im Nordwesten an die Kasachische SSR, im Nordosten und Osten an die Usbekische SSR und im Süden an den Iran.
93 Prozent aller Transportleistungen der Turkmenischen SSR entfallen auf die Eisenbahn. Deren Streckenlänge beträgt etwas über 2000 km. Der Eisenbahnbau in Turkmenien begann bereits 1881, als von der Hafenstadt Krasnowodsk am Ostufer des Kaspischen Meeres aus die „Transkaspische Eisenbahn" ins Innere des Landes gebaut wurde (siehe auch „me" 5/84, S. 14). Sie erreichte nach sechs Jahren Bauzeit die Landeshauptstadt Aschchabad und wurde schließlich nach Usbekistan weitergeführt, wo sie über Buchara und Samarkand 1899 dessen Hauptstadt Taschkent erreichte. Von dort wurde die Bahn durch die kasachische Steppe bis zum Südural fortgeführt. Auf diese Weise war Turkmenien 1906 an das übrige Eisenbahnnetz Rußlands angeschlossen.
Schon 1931 begann man auf der turkmenischen Eisenbahnmagistrale Krasnowodsk–Tschardshou die Dampflokomotiven durch Dieseltraktion zu ersetzen. Die bei Kolomna gebauten Diesellokomotiven der Baureihe E-El wurden im Bahnbetriebswerk Aschchabad beheimatet. Wenig später war diese Dienststelle die erste zu einem Diesel-Bw umgebaute der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD).
Ursprünglich gehörten die Eisenbahnen Turkmeniens zur Direktion Mittelasien der SŽD. 1936 entstanden die Direktionen Aschchabad und Taschkent, so daß die Turkmenische SSR ihre eigene Eisenbahndirektion erhielt. Die Direktion Aschchabad verfügte zum Zeitpunkt ihrer Gründung über 2654 km Eisenbahnstrecken, von denen sich 1747 km in Turkmenien, 822 km in Usbekistan und 85 km in Tadshikistan befanden. In den Folgejahren konnten die turkmenischen Eisenbahnen weiter ausgebaut werden. So wurden der Oberbau verstärkt, leistungsfähige Dampf- und Diesellokomotiven beschafft sowie die Zugmassen und Fahrgeschwindigkeiten erhöht.
Große Bedeutung für den Ausbau und die Modernisierung der turkmenischen Eisenbahnen hatte die Inbetriebnahme der Turkestan-Sibirischen Magistrale (Turksib) im Jahre 1931. Dadurch war es möglich, die Turkmenische SSR mit Brennstoffen, Holz, Baumaterialien, Rohstoffen u. a. Gütern auf direktem Wege über Alma-Ata–Taschkent besser zu versorgen. 1948 zerstörte ein schweres Erdbeben weitestgehend die turkmenische Hauptstadt Aschchabad und seine Umgebung. Neben vielen Häusern, Kulturstätten und Industriebetrieben wurden auch fast alle Eisenbahnanlagen vernichtet. In kurzer Zeit war die Eisenbahn jedoch wieder instand gesetzt.
1947 begann der Bau der zweiten turkmenischen Eisenbahnmagistrale. Über Tschadshou, Urgentsch, Kungrad, Taschaus und Makat verbindet sie die mittelasiatischen Republiken mit dem zentralen Teil der Sowjetunion (siehe Karte). 1956 war Kungrad erreicht. Damit konnte der Osten und Norden Turkmeniens wesentlich günstiger erschlossen werden.
1973 erreichte die neue Strecke Bejneu, womit der Direktverkehr in den europäischen Teil der UdSSR möglich wurde. Die Benutzung der neuen Strecke führte zu einer Verkürzung der Reisezeit von Aschchabad nach Moskau um 24 Stunden. Außerdem stieg die Transportleistung des Knotens Tschardshou erheblich an; gegenüber 1973 betrug sie 1986 das Doppelte.
Wurden in den ersten Jahren von den turkmenischen Eisenbahnen vorwiegend landwirtschaftliche Produkte transportiert, kamen mit der Erschließung neuer Bodenschätze und der zunehmenden Industrialisierung vor allem Erdöl, Erdgas, Chemieprodukte, Maschinenbauerzeugnisse und Mineraldünger hinzu.
Das westliche Tor Turkmeniens ist die Hafenstadt Krasnowodsk. Auf der zwischen dieser Hafenstadt und Baku im Jahre 1961 eröffneten Fährschifflinie verkehren derzeit vier Fährschiffe. Durch diese Trajektlinie verkürzte sich die Entfernung Kaukasus–Mittelasien auf dem Schienenwege um 2500 km.
Vor einigen Jahren wurden die Direktionen Aschchabad und Taschkent wieder zur SŽD-Direktion Mittelasien zusammengeführt. Deren Sitz ist Taschkent. In der Turkmenischen SSR existieren die drei SŽD-Ämter Aschchabad, Mary und Tschardshou. Der Gütertransportumfang der turkmenischen Eisenbahnen beläuft sich auf 35 Mrd. tkm jährlich. Das Reiseverkehrsvolumen beträgt 1,8 Mrd. Pkm in 24 Monaten. Während der letzten fünf Jahre nahm der Gütertransportumfang um annähernd 40 Prozent zu.
Heute sind alle Eisenbahnstrecken Turkmeniens mit automatischen Streckenblockanlagen ausgerüstet; die ersten Streckenabschnitte wurden auf Fernsteuerung umgestellt. In einer Reihe von Städten entstanden neue Bahnhöfe, u. a. in Tschardshou, Duschak, Repetek, Dargan-Ata und Gas-Atschak. In Majskaja, Kisyl-Awrat, Zerger, Tschardshou und Gas-Atschak wurden Containerumschlagplätze errichtet.
Geschichtlich am interessantesten ist die Turkestanisch-Sibirische Eisenbahnmagistrale. Ihr wird im Rahmen dieser Beitragsserie eine besondere Veröffentlichung vorbehalten sein.



1



Im Depot von Praha-Bubny

Vom 26. bis 29. September 1987 fand aus Anlaß des Tages des tschechoslowakischen Eisenbahners im Lokomotiv-Depot Praha-Bubny – es befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Praha-Holešovice – eine Lokomotiv-Ausstellung statt. Auf den Gleisanlagen des etwa 120 Jahre alten Depots wurden vor den alten Schuppen rund um die noch vorhandene Drehscheibe acht Fahrzeuge gezeigt, davon drei Dampflokomotiven, zwei Diesellokomotiven, ein Dieseltriebwagen, eine Ellok und ein Oberleitungsrevisionstriebwagen. Sämtliche Triebfahrzeuge befanden sich ausnahmslos in einem sehr gepflegten Zustand, für den vor allem jugendliche Eisenbahner sorgten.

1 In drei Dampflokomotiven vor dem Lokschuppen des Depots Praha-Bubny.

2 In der Abendsonne: Frontansicht der Dampflokomotive 475.179, eine von Škoda 1948 hergestellte Schnellzuglokomotive der Bauart 2'D1'h2, beheimatet im Lok-Depot Děčín.

3 Die Güterzuglokomotive der Bauart 1'E h2 mit der Bezeichnung 534.030 wurde 1945 von Škoda gebaut. Die im Lok-Depot Klatovy beheimatete Maschine ist mit dem Tender 818.0314 gekuppelt.

4 Alle Führerstände der Maschinen – so auch der der Tenderlok 464.202 – waren für Besichtigungen zugänglich. Die 1956 gebaute Maschine gehört zum Lok-Depot Děčín.

5 Der Oberleitungsrevisionstriebwagen mit der Betriebsnummer 892.015-9 (frühere Reihe M 153) ist im Depot Praha-Liben beheimatet.

Text und Fotos: H. Kirsche, Berlin

2



3



4



5



mosaik

Leipziger Außenseiter

Über Sonderfahrzeuge verfügt bekanntlich jeder Straßenbahnbetrieb. Sie begegnen uns in den Städten mit recht unterschiedlichen Bezeichnungen. Dazu gehören „Arbeitswagen", „Gleisbauwagen", „Schienenreinigungswagen", „Werkstattwagen", um nur einige zu nennen. Oft verwenden die Verkehrsbetriebe für gleiche Spezialfahrzeuge unterschiedliche Bezeichnungen. Eindeutige Definitionen gibt es nur wenige und wenn, werden sie aufgrund der Vielfältigkeit der Sonderfahrzeuge kaum angewandt. Daß die Außenseiter unserer Straßenbahn auch heute noch sehr vielfältig sind, sollen einige Fahrzeuge des Kombinates Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) zeigen.

1



1 Hinter diesem „Elektro-Verschubfahrzeug" – so die Bezeichnung der LVB – verbirgt sich der ehemalige Gothaer Gelenktriebwagen 1161. Er dient im Bahnhof der LVB-Abteilung Gleisbau dem Verschub von Güterwagen der DR. War bisher für diese Zwecke ein besonderer Zwischenwagen erforderlich, erhielt der neue Außenseiter am hinteren Ende eine senkrechte Stirnwand mit großer Sichtscheibe, Puffer sowie Schraubenkupplung. Zur Stabilisierung des Wagenkastens wurden wegen des Überhanges der Vorderplattform im hinteren Wagenende Betonplatten untergebracht.

2 und 3 Ebenfalls ein Einzelexemplar ist der Beiwagen 5571. Er wurde 1986 auf der Betriebs-MMM der LVB erstmals vorgestellt. Das Fahrzeug wird für die Belieferung der Endstellen mit Bremssand eingesetzt. Dadurch entfällt die schwere manuelle Arbeit beim Sandumschlag. Das Auffüllen der Sandcontainer erfolgt mit Druckluft. Der dafür erforderliche Kompressor befindet sich im Triebwagen 5071, ex 1317, Typ Gotha (Abb. 2). Da der neue Zug alle Endstellen versorgen kann, wurden die in den Betriebshöfen vorhandenen Sandtransportbeiwagen überflüssig.

4 Eine Besonderheit stellt auch der Turmwagen 5060 dar. Er wurde Ende der 50er Jahre auf einem Pullman-Fahrgestell aufgebaut und erhielt 1985 eine Hauptuntersuchung. Durch den Einsatz von Zweiwege-Kraftfahrzeugen (Straße/Schiene) wird der Turmwagen jetzt vorwiegend für die Wartung der Fahrleitung und der Rolltore in den Betriebshöfen und Werkstätten genutzt.

5 Auf dem Fahrgestell eines ausgemusterten Gotha-Wagens entstand diese sogenannte Transportlore für den TATRA-Drehgestell-Transport. Auf diesem Fahrzeug mit der Nummer 5511 können jeweils zwei Drehgestelle befördert werden.

Text: E. Seifert, Leipzig

Fotos: G. Sattler, Leipzig

2



3



4



5



Elmar Seifert (DMV), Leipzig

Pullman Ade

Typ 22s nicht mehr im öffentlichen Personenverkehr

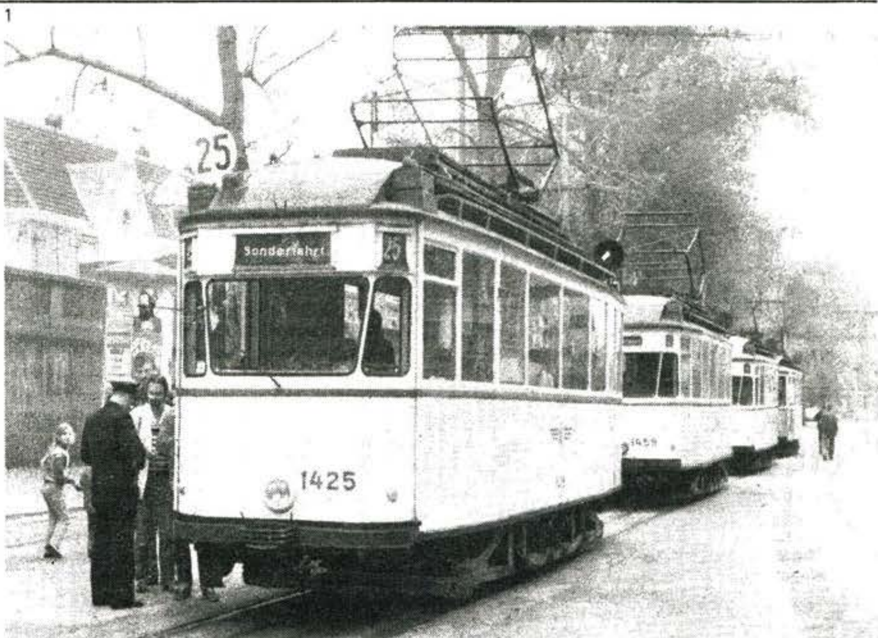
Die bekannten Leipziger Altbautriebwagen des Typs 22s, auch Pullman genannt, waren im Oktober 1987 letztmalig im öffentlichen Personenverkehr eingesetzt. In Vorbereitung der Ablösung dieser inzwischen 62 Jahre alten – aber mehrmals umgebauten – Fahrzeuge organisierten das VEB Kombinat Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig (LVB) und die Arbeitsgemeinschaft 6/44 „Historische Straßenbahnfahrzeuge Leipzig" des DMV drei interessante Veranstaltungen.

Am 11. Oktober 1987 fand unter Regie der AG 6/44 des DMV eine ganztägige Sonderfahrt mit den vier Triebwagen 1425, 1458, 1459 und 1464 statt. Den Schluß des Konvois bildete der Fahrschul-Triebwagen 5005 (ex 1432), allerdings ohne Fahrgäste. Er diente an den Endstellen zum Verkauf von Souveniren. Die 80 Plätze für diese Sonderfahrt waren im Vorverkauf bald ausgebucht, so daß leider nicht alle Bestellungen berücksichtigt werden konnten. Als Fahrer und Schaffner fungierten Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft.

Um 10.00 Uhr begann die Fahrt am Hauptbahnhof (Rudolf-Breitscheid-Straße). Zunächst ging es zur Endstelle Miltitz im Neubaugebiet Grünau. Beschildert waren die Triebwagen als Linien 10, 11, 25 und 28. Während des Aufenthalts an der Endstelle Miltitz konnten Souvenirs, u. a. Haltestellenschilder der „Leipziger Elektrischen Straßenbahn" (LESt), Schlußscheiben, Fotos und Broschüren über die Historischen Straßenbahnwagen in Leipzig erworben werden. Die Fahrtroute führte zurück zum Hauptbahnhof. Nach der Mittagspause wurde die Strecke nach Lausen über Grünau-Süd und zurück befahren. Einige Fotohalte auf beiden Strecken wurden ausgiebig genutzt, um die Straßenbahnveteranen auf dem Film festzuhalten. Gegen 16.00 Uhr fand diese Sonderfahrt am Hauptbahnhof ihr Ende.

Anläßlich des Tages der offenen Tür am 24. Oktober 1987 im Betriebshof DSF verkehrte als Zubringer eine Linie 62 zwischen Hauptbahnhof und Lausen über den Bahnhof DSF. Betrieben wurde diese Linie mit den Solo-Triebwagen 1419, 1459, 1458 und 1464. Die Linienbezeichnung 62 deutete auf das Alter der 1925 in Dienst gestellten Pullman-Triebwagen hin. Die in den Bahnen durch Schaffner ausgegebenen Sonderfahrkarten zum Preis von 1,– M berechtigten am 24. Oktober 1987 außerdem ganztägig zur Freifahrt auf allen Linien des Personenverkehrs. Organisiert wurde der Linienbetrieb wiederum vom Kombinat LVB, das Personal stellte die Arbeitsgemeinschaft 6/44 des DMV. Die Linie 62 fand regen Zuspruch.

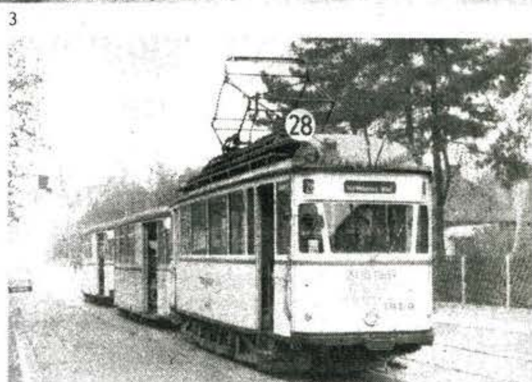
1



2



3



1 Sonderstraßenbahnen vor ihrer Abfahrt in der Rudolf-Breitscheid-Straße am 11. Oktober 1987 (v. v. n. h.: Tw 1425, Tw 1459, Tw 1458 und Tw 5005, ex 1432)

2 Am 24. Oktober 1987 noch einmal als Linie 62 unterwegs: Tw 1458 am „Felsenkeller"

3 Das unwiderrufliche Ende: Auf der Linie 28 kamen die „Pullmänner" am 31. Oktober 1987 letztmalig im öffentlichen Personenverkehr zum Einsatz.

Fotos: G. Sattler, Leipzig

Im Planeinsatz entbehrlich

Der Fahrplanwechsel am 1. November 1987 brachte dann das endgültige „Aus" für die letzten Pullman-Wagen. Vom VEB Kombinat Verkehrsbetriebe der Stadt Leipzig wurden am 31. Oktober 1987 letztmalig die Triebwagen 1459 und 1464 girlandengeschmückt und mit einer Schrifttafel versehen sowie mit zwei Gotha-Beiwagen auf der Linie 28 zwischen Wahren und Markkleeberg-West eingesetzt. Die noch vorhandenen Fahrzeuge werden nun in den Park der Sonderfahrzeuge übernommen und ersetzen dort ältere Fahrzeuge.

Neues zum Fahrplanwechsel

Nachstehend sind die wesentlichsten Änderungen des neuen LVB-Fahrplans aufgeführt. Der Fahrplanwechsel ab 1. November 1987 brachte für die Bewohner des Neubaugebietes Grünau weitere Verbesserungen. So fährt die Linie 13 jetzt statt bisher zum Bahnhof Leipzig-Leutzsch als zweite Linie ganztägig nach Miltitz. Die Linie 12 rollt unter Beibehaltung des Fahrtweges Messegelände (Westeingang) – Miltitz als Tageslinie, aber mit verkürzter Einsatzzeit abends und an den Wochenenden. Die im Berufsverkehr eingesetzte Linie 33 Torgauer-/Bautzner Straße – Miltitz wurde bei gleicher Linienführung in 13E umbenannt. Linie 27 verkehrt statt bisher zur Philipp-Reis-Straße in Leutzsch nun zum Bahnhof Leipzig-Leutzsch. Im Berufsverkehr bedient die Linie 17E den Abschnitt Schönefeld – Philipp-Reis-Straße. Auf der Linie 10 gehören nun auch Tatra-Großzüge zum täglichen Bild. Dadurch beschränkt sich der Gotha-Fahrzeug-Einsatz auf die Linien 11 und 28.

Wolfgang Theurich, Görlitz

Schneeräumfahrzeuge von damals

Schon Mitte des vergangenen Jahrhunderts besaßen die Eisenbahn-Verwaltungen Hand- und Lokomotivschneepflüge, um bei Bedarf Schnee auf den Gleisanlagen zu beseitigen. Eng verbunden mit der Schneeberäumung der Gleise war und ist der in diesem Zusammenhang stehende Kostenaufwand.
Er verringerte sich beispielsweise mit der Umstellung von Handbetrieb auf solchen mit Lokomotiven bei der Königlich-Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung (KPEV) von 1884 bis 1889 allein auf der Strecke Plaue–Suhl um 45 %.

Mit dem Lokkessel im Güterwagen

Doch auch diese Schneepflüge reichten besonders bei strengen Frösten und starkem Schneefall nicht aus; ging es doch darum, die betroffenen Streckenabschnitte kurzfristig freizulegen. Besonders hart betroffen von solchen schwierigen Witterungsbedingungen waren weite Teile der Vereinigten Staaten von Amerika. Diese Tatsache führte bereits 1884 in den USA zur Entwicklung von Schneeschleudern.
Der Schnee wurde dabei duch ein in einem Gehäuse untergebrachtes Messerrad in Streifen geschnitten und einem dahinter angeordneten Schleuderrad zugeführt. Dieses in entgegengesetzter Richtung laufende Schleuderrad warf den Schnee durch seitenverstellbare Auswurföffnungen entweder rechts oder links zur Seite. Messer- und Schleuderrad, beide durch Kegelradgetriebe von einer Zwillingsmaschine angetrieben, waren gemeinsam mit einem Lokomotivkessel in einem gedeckten Wagen mit zwei zweiachsigen Drehgestellen untergebracht. Dieses Konstruktionsprinzip aber bewährte sich in der Folgezeit nicht. Bedingt durch die Anordnung von zwei Rädern kam es zum Festsitzen des Schnees im Messerrad und damit zu einem häufigen Stillstand der Schleuder.

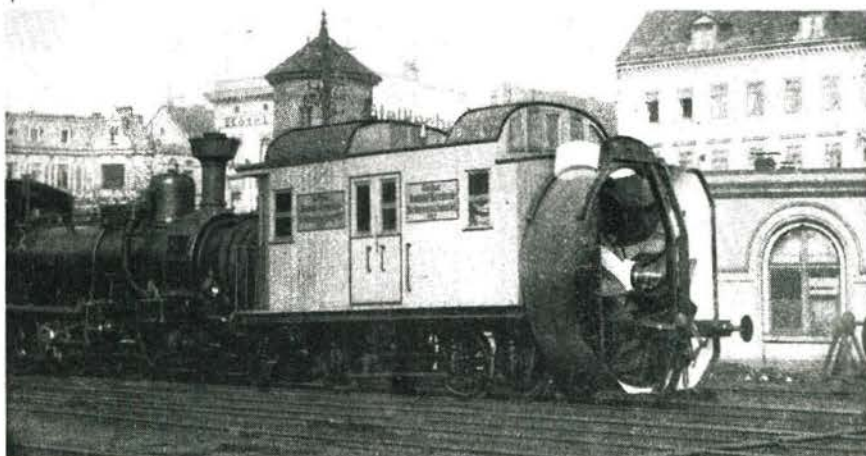
Messer- und Schleuderrad vereinigt

Die später von Leslie entwickelte Schneeschleuder Rotary führte zur Vereinigung von Messer- und Schleuderrad. Damit wurde der eintretende Schnee sofort an den Radaußenrand geleitet und von dort durch die wahlweise zu öffnenden Auswurflöcher nach außen geschleudert. Um die volle Funktionstüchtigkeit zu gewährleisten, wurden die Messer gelenkig angeordnet. Die Schneeschleuder kuppelte man mit einem Tender, der die Zwillingsdampfmaschine mit Wasser und Kohle versorgte. Die Dienstmasse der Rotary-Maschine betrug etwa 50 t. Besonders auf den nordamerikanischen Gebirgsbahnen, aber auch der Gotthardbahn und bei der KPEV bewährte sich diese Schneeräummaschine. Besonders harte Winter mit strengen Frösten zeigten jedoch, daß diese Schneeräummaschinen ebenfalls ihre Grenzen hatten. Als besonders anfällig zeigte sich die gelenkige Anordnung der Messer. Tiefe Temperaturen führten zur Vereisung der Gelenke und damit zur Einschränkung der Beweglichkeit der Messer. Ein weiterer Nachteil stellte die mit hohem Geräuschaufkommen verbundene Übersetzung durch das Kegelradgetriebe dar.
So entstanden im Laufe der Jahre in den USA und in Europa weitere Schneeschleudern. Sie alle waren leistungsfähiger, betriebssicher und verursachten geringere Unterhaltungskosten.

Weder Güterwagen noch Tender

Im Jahre 1889 begann man auch in der Aktien-Gesellschaft für Fabrikation von Eisenbahn-Material zu Görlitz mit dem Bau von Schneeschleudern. Das auf Betriebskosten gefertigte Baumuster war dreiachsig, und die erwähnten Nachteile der Vorgänger gehörten der Vergangenheit an. Das Schaufelrad wurde mit festen Schaufeln ausgestattet. Nur in eine Richtung drehend, bewirkte es je nach Bedarf den Schneeauswurf nach beiden Seiten. Zwischen Schaufelrad- und Maschinenwelle war eine Kupplung vorhanden. Der bis dahin auf der Schneeschleuder angeordnete Dampfkessel bzw. mitgeführte Tender wurde nicht mehr vorgesehen. Die Dampfversorgung übernahm eine Lokomotive mit besonderer Ausstattung, eine zweite das Schieben der Räumeinheit. Von der Lokomotive zur Schneeschleuder gelangte der Dampf durch eine Kupferrohrspirale. Dadurch konn-

1



2



ten unterschiedliche Bewegungen zwischen Lokomotive und Schneeschleuder ausgeglichen und eine gleichbleibende Dampfzufuhr gewährleistet werden. Die Herstellungskosten dieser ersten „Görlitzer Dampf-Kreisel-Schneeschaufel" waren durch die genannten konstruktiven Veränderungen im Vergleich zu den amerikanischen Schneeschleudern um 24 000 Mark von 60 000 Mark auf 36 000 Mark gesenkt worden.

Die erste Schneeräummaschine aus Görlitz, als Deutsches Reichspatent angemeldet, hatte folgende Hauptparameter:

Länge über Puffer	8 550 mm
Größte Breite	3 150 mm
Radstand gesamt	3 490 mm
Schaufelraddurchmesser	2 865 mm
Gesamtmasse	38 200 kg

Baumuster auf Versuchsfahrten

Nach Fertigstellung des Baumusters (Abb. 1) wurden zu Beginn des Jahres 1891 im Bereich des Eisenbahn-Betriebs-Amtes Görlitz die ersten Versuche durchgeführt. Die dabei gesammelten Erfahrungen führten zu Änderungen des Fahrzeugs, wobei vor allem die Schaufeln zu verbessern waren. Bereits kurze Zeit später wiederholte man die Versuche unter Betriebsbedingungen. Das geschah wiederum im Görlitzer Raum, diesmal nahmen daran auch Vertreter anderer Eisenbahnbehörden teil. Auf den Gleisen wurden Schneewälle mit einer unteren Breite von 3,5 m und einer Höhe von 0,8 m bis 3,0 m errichtet. Die Schneeschleuder räumte diese aus verdichtetem und zusammengefrorenem Schnee bestehenden Wälle ohne Beanstandungen.

Das zweite Baumuster

Danach wurden die Versuchsergebnisse gründlich ausgewertet. Davon ausgehend, entstand bereits 1892 als Weiterentwicklung ein neues Fahrzeug. In einer an der Stirnseite angebrachten runden Trommel arbeitete das zwölfschauflige Rad. Die Trommel wurde nach vorn trapezförmig erweitert und mit zwei Seitenklappen und einer Bodenklappe ausgestattet. Ein Vorschneider zum Lockern des Schnees führte letzteren dem Schaufelrad zu. Nach gleichmäßigem Abschälen folgte der Auswurf in die gewünschte Richtung, also links oder rechts neben das Gleis. Entscheidenden Anteil für die zu erbringende Leistung hatte dabei die Form der Schaufeln. Die Görlitzer Schneeschaufel verfügte über vier freie Lenkachsen. Der Aufbau des Wagenkastens wurde gegenüber dem Baumuster verändert. Das Dach war geschlossen worden, und gleichzeitig gab es einen erhöhten Platz für das Bedienungspersonal. Bei den Hauptparametern änderte sich gegenüber dem Baumuster die Länge über Puffer auf 8700 mm, der Schaufelraddurchmesser auf 2740 mm, der Gesamtradstand auf 3550 mm, und die Gesamtmasse betrug 44 900 kg (Abb. 2). Mit dieser weiterentwickelten Schneeräummaschine wurden ebenfalls Probefahrten durchgeführt. Dabei ging es darum, die Gebrauchsfähigkeit dieses Fahrzeuges nachzuweisen. Dazu wurden jeweils die leitenden Beamten der Eisenbahn-Betriebs-Ämter der KPEV, aber auch ausländische Bahnverwaltungen eingeladen. Die Probefahrten begannen im Februar des Jahres 1895 auf der Strecke der Königlichen Militär-Eisenbahn (KME) bei Mahlow. Auf einer Länge von 1025 m wurde ein 3,5 m hoher Schneewall errichtet. In nur 17 Minuten war er durch die Schneeschaufel geräumt worden. Die durchschnittliche Geschwindigkeit betrug dabei 3,6 km/h. Dazu ein Vergleich: Ein Arbeiter beseitigte in einer zwölfstündigen Schicht von 10 m Gleis den Schnee. Für die von der Maschine erbrachte Leistung bei einer Arbeitszeit von 12 Stunden wären 100 Arbeitskräfte

3



4



1 Görlitzer Dampf-Kreisel-Schneeschaufel, Baujahr 1890

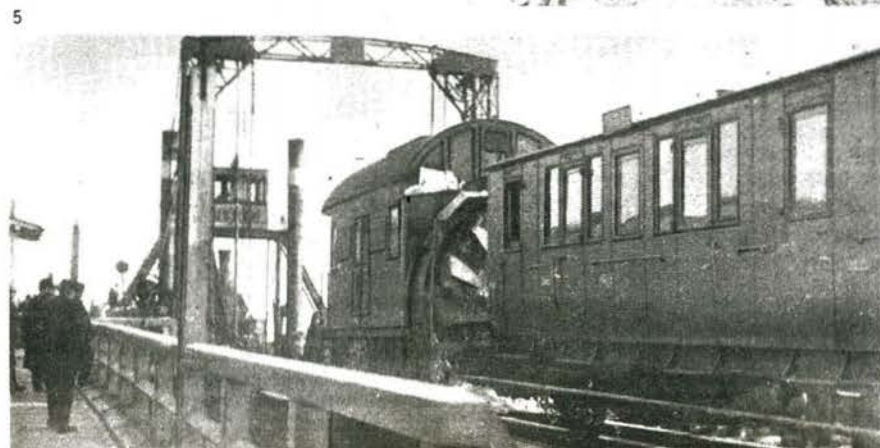
2 Görlitzer Dampf-Kreisel-Schneeschaufel, Baujahr 1892

3 Görlitzer Dampf-Kreise-Schneeschaufel im Einsatz

4 Von der Görlitzer Schneeschleuder geräumte Strecke

5 Die Görlitzer Schneeschleuder auf der Überfahrt zur Insel Rügen 1895

5



Seit 1. Januar 1988 WTZ-DR

Am 1. Januar 1988 gibt es das Wissenschaftlich-Technische Zentrum der Deutschen Reichsbahn. Es entstand aus dem früheren Institut für Eisenbahnwesen (IfE) und Teilen des Zentralen Forschungsinstitutes des Verkehrswesens (ZFIV). Wissenschaftlich-technische Zentren haben sich innerhalb der Volkswirtschaft in den vergangenen Jahren gut bewährt. Das WTZ-DR wird dazu beitragen, daß die Mikroelektronik, moderne Rechentechnik, rechnergestützte Konstruktionen, Projektierungen und Steuerungen noch intensiver und vor allem multidisziplinär gemäß den ständig steigenden Anforderungen an die Eisenbahn angewendet werden. Vor allem steht die Aufgabe, die Forschungs- und Entwicklungsarbeit bei der DR praxisbezogen ohne Zeitverluste und mit hoher Effektivität durchzuführen.
An erster Stelle steht dabei der Beitrag von Wissenschaft und Technik zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahn.
In der neuen Einrichtung gibt es acht Zentren:
- Technologie des Eisenbahntransports (ZTE)
- Informations- und Betriebsleittechnik (ZIT)
- Eisenbahnanlagen und Bautechnologie (ZEB)
- Elektrifizierung und Triebfahrzeuge (ZET)
- Steuerungs- und Automatisierungstechnik (ZSA)
- Wagenentwicklung und Werkstättentechnik (ZWW)
- Material- und Energieökonomie (ZME)
- Ökonomie des Eisenbahnwesens (ZÖE).

me

Unter Denkmalschutz ...

... steht das Bahnhofsgebäude von Hagenow Land wie die in Ludwigslust, Wittenberge, Bad Wilsnack und Glöwen. Das in spätklassizistischen Formen errichtete Gebäude in Hagenow Land – bestehend aus zwei dreigeschossigen Kopfbauten, versehen mit rundbogigen Fenstern und von Konsolen getragenem Kranzgesims – erinnert an italienische Palazzi. Der imposante Bau erhielt ein besonders großes Empfangsgebäude, weil hier die Reisenden sowohl von Hamburg als auch Berlin nach Schwerin umsteigen mußten.
me

Alle 211er rot

Während ihres Raw-Aufenthaltes im Januar 1987 bekam die letzte Lok der BR 211 die rote Außenfarbe. Nunmehr haben alle ein rotes Gewand.
Erm.

Leningrad–Helsinki mit 160 km/h

Anfang November 1987 erreichte erstmals ein Expreßzug auf dieser Strecke 160 km/h. Nach umfangreichen Rekonstruktionsarbeiten auf dem Abschnitt von der Newa-Metropole zum Grenzbahnhof Wyborg konnte die Höchstgeschwindigkeit um 50 km/h erhöht werden.
me

Obus Nr. 1 in Ulan-Bator

In Gemeinschaftsarbeit mit der Sowjetunion entsteht in der mongolischen Hauptstadt ein Obusnetz. Damit soll die angespannte Verkehrssituation künftig entlastet werden. Zur Zeit befördern 300 Omnibusse in Spitzenzeiten täglich etwa 390 000 Personen.
Die neue Obuslinie ist 13 km lang. Sie verbindet den Westteil Ulan-Bators mit dem Hauptbahnhof. 1990 sollen auf sieben Linien von insgesamt 40 km Länge 150 Obusse verkehren. Dann sind die neuen Wohnviertel im Norden mit den Industriegebieten im Süden verbunden.
100 junge Mongolen haben bereits ihre Ausbildung als Obusfahrer in der Sowjetunion absolviert.
me

Straßenbahnen ohne Schaffner

Nunmehr fahren in der ČSSR alle Straßenbahnen schaffnerlos. Am 30. Juni 1987 war auf der rund 15 Kilometer langen Strecke zwischen den nordböhmischen Städten Jablonec n. N.

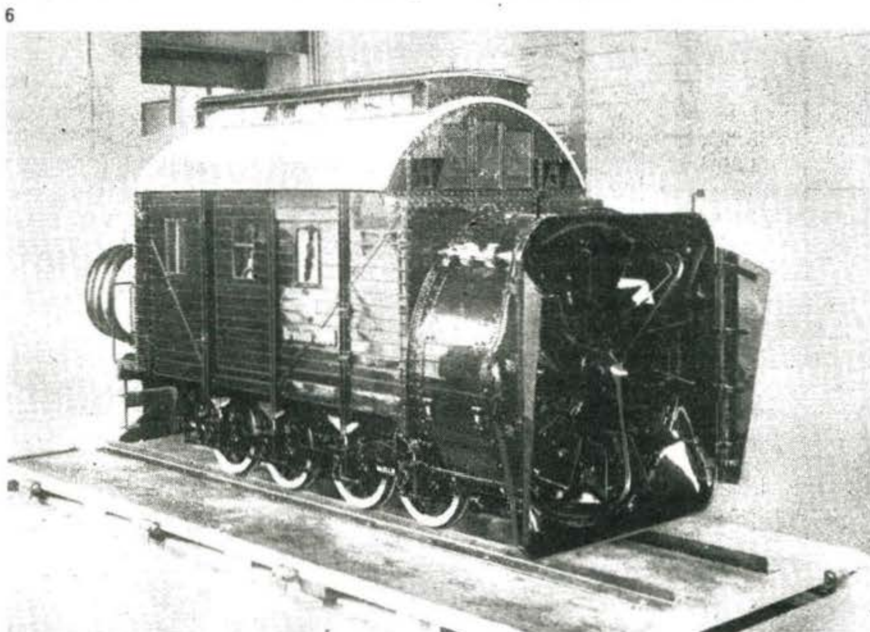
---

erforderlich gewesen. Die Abb. 3 und 4 zeigen die „Görlitzer Dampf-Kreisel-Schneeschaufel" beim Einsatz auf der Strecke. Noch im gleichen Jahr wurde die Schneeräummaschine im Bereich des Betriebsamtes Stralsund bei Rackow und auf der Insel Rügen im Rahmen von Probefahrten vorgestellt. Abb. 5 dokumentiert die Überfahrt der Schneeschaufel mit dem für die Begleitpersonen vorgesehenen Personenwagen zur Insel Rügen. Auf der Rückfahrt nach Görlitz wurden bei der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn (MEWE) 23 km verwehte Gleise mit Höhen zwischen 1,5 m und 2,0 m in 98 Minuten geräumt.

Und nun folgten weitere Fahrzeuge

Die Ergebnisse dieser Probefahrten überzeugten. Es folgten nun Lieferungen an die Ungarischen Staatseisenbahnen, vorwiegend jedoch an die KPEV. Ein Modell der im Jahre 1910 an die Königliche Eisenbahn-Direktion (KED) Breslau mit der Nummer 3001 ausgelieferten Schneeschaufel ist auf Abb. 6 zu sehen. Auch andere namhafte Firmen, so Henschel in Kassel, bauten Schneeräummaschinen für zahlreiche Bahnverwaltungen.

6



Waren in den früheren Jahren überwiegend dampfgetriebene Schneeschleudern im Einsatz, so sind es heute besonders dieselhydraulisch betriebene Fahrzeuge.

6 Weiterentwickelte Görlitzer Schneeschleuder für die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen, Baujahr 1910, im Modell

Foto: Werkfoto Görlitz (1 bis 3); Sammlung Verfasser (4 bis 6)

Quellenangaben

(1) Garcke, J.: Über Schneetreiben, Schneeverwehungen und Schneewehren gegen dieselben – Organ 1891, S. 1–16
(2) –: Die Görlitzer Dampfkreisel-Schneeschaufel – Organ 1893, S. 198
(3) –: Die Görlitzer Dampfkreisel – Schneeschaufel – Organ, XXXIII. Band, Ergänzungsheft 1896, S. 275/276;
(4) Halfmann: Schneepflüge und Schneeräummaschinen, das Eisenbahn-Maschinenwesen der Gegenwart, 1911, I.1.II.2, S. 976–998

und Liberec das letzte Mal ein Schaffner im Dienst. Mit dem schaffnerlosen Betrieb wurde gleichzeitig ein Einheitstarif von einer Krone eingeführt; bisher gab es drei Preiszonen von einer Krone bzw. zwei und drei Kronen.
Jem.

Großer Stier dampft wieder

Über 60 Eisenbahner aus acht Ländern, alle esperanto sprechend, hatten vor mehr als einem Jahr Gelegenheit, den Eisenbahnversuchsring des Instituts für Eisenbahnforschung Prag bei Cerhenice kennenzulernen. Er wurde 1963 in Betrieb genommen und ist eine Experimentalbasis für das Prüfen von Schienenfahrzeugen sowie Eisenbahnanlagen aller Bereiche. Während auf dem sogenannten großen Versuchsring mit einer Länge von 13,277 km und einer Bogenüberhöhung von 150 mm Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h gefahren werden können, liegt die Höchstgeschwindigkeit im kleinen Versuchsring – 3,951 km lang – bei 120 km/h. Neben 25-kV-, 50-Hz-Wechselstrom kann auch ein 3000-V-Gleichstrom, regelbar von 0 bis 3900 V, in die vorhandene Fahrleitungsanlage eingespeist werden.
Vor reichlich einem Jahr hat das Institut aus dem Schrottbestand der ČSD die Dampflok 423.009 genannt „Velký býk" (Großer Stier) aufgekauft und wieder betriebsfähig gemacht, wobei der Klub der Eisenbahner mitgewirkt hat. Im September 1986 stand die Zweizylinderlok mit ihrer Masse von etwa 70 t und einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, einst vor allem für den Nebenbahnbetrieb bestimmt, zu ihrem ersten neuen Einsatz bereit.
Text und Foto:
G. Zeidler, Karl-Marx-Stadt



Jung und leistungsfähig

Im Oktober 1987 wurde die zweite Linie der Bukarester Metro in Betrieb genommen. Sie verbindet das Neubaugebiet Pipera im Norden der Stadt mit Wohn- und Industriegebieten im Süden. Es ist vorgesehen, dieses moderne und leistungsfähige Verkehrsmittel, das nunmehr eine Streckenlänge von 46,2 km aufweist, künftig noch zu erweitern.
me

Benguela-Bahn wird wieder aufgebaut

Die Präsidenten Angolas, Sambias, Simbabwes und Zaïres haben im Frühjahr 1987 beschlossen, innerhalb von zwei Jahren für 280 Mill. Dollar diese lebenswichtige Bahn wieder in Gang zu setzen. Der 1348 km lange „Korridor von Lobito" führt vom angolanischen Atlantikhafen Lobito über die Benguela-Eisenbahn bis Dilolo, gelegen an der Grenze von Zaïre. Er stellt damit die Verbindung zum Kupfergürtel in Südzaïre und Nordsambia sowie zu den Eisenbahnsystemen Simbabwes, Moçambiques und Tansanias her.
Der Transport von Kupfer aus den Nachbarstaaten durch den „Lobito-Korridor" ist der kürzeste Weg zu einem Exporthafen und bedeutet für Angola eine wichtige Einnahmequelle, die jedoch versiegt ist, weil die südafrikanische Rassistenarmee und die von Pretoria ausgehaltenen UNITA-Banden mit Sabotageakten die durchgängige Nutzung der Bahn verhindern. Allein die Schäden an der Benguela-Bahn werden auf 60 Mill. Dollar beziffert. Weitere 60 Mill. gehen durch das Ausbleiben der Warentransporte aus Sambia und Zaïre verloren.
me

Straßenbahnen in Den Haag

1929 bildeten 25 der größten Straßenbahngesellschaften der USA das „Presidents Conference Committee of Electric Railways" und initiierten die Entwicklung eines neuen Straßenbahnwagens. Das Ergebnis war der PCC-Wagen, der ab 1936 eingesetzt wurde. Ab 1951 wurde der PCC-Wagen durch Lizenzübernahme von ČKD als Straßenbahnwagen des TATRA-Typs T 1 gebaut und später weiterentwikkelt. Ebenfalls eine Lizenz übernahm die belgische Firma La Brugeoise, die ab 1949 PCC-Wagen für Verkehrsbetriebe in Belgien, Frankreich und den Niederlanden lieferte. Den Haag, der niederländische Regierungssitz, besaß eine große Anzahl dieser „europäischen" PCC-Wagen. Als dort 1981 die ersten neuen Gelenktriebwagen eingesetzt wurden, waren die Tage der PCC-Fahrzeuge gezählt. Zwei von ihnen erhielt das Amsterdamer Straßenbahnmuseum, andere wurden zu Schienenschleifwagen umgebaut.
Die neuen Gelenktriebwagen sind jedoch mit ihren Vorgängern aufs engste verbunden, da der Hersteller des Wagenkastens, die Firma La Brugeoise, Drehgestelle der alten PCC-Wagen verwendete. Die elektrische Ausrüstung stammt von verschiedenen niederländischen Firmen, die Fahrmotoren sind mit denen der PCC-Wagen austauschbar, und die neuen Wagen haben wie ihre Vorgänger ein Beschleunigungs- und ein Bremspedal, jedoch Thyristorsteuerung und einen geringeren Energieverbrauch (zwei angetriebene Drehgestelle mit vier Fahrmotoren gegenüber acht Fahrmotoren bei zwei gekuppelten PCC-Wagen) bei einem größeren Platzangebot. Die Höchstgeschwindigkeit der neuen, 28,6 m langen Wagen beträgt 70 km/h. So verfügt Den Haag heute über leistungsfähige, umweltfreundliche und moderne Straßenbahnwagen, die sich großer Beliebtheit erfreuen.
Text: R. Weule, Berlin
Foto: Arie Den Dulk



Ehrgeizige Pläne für TGV

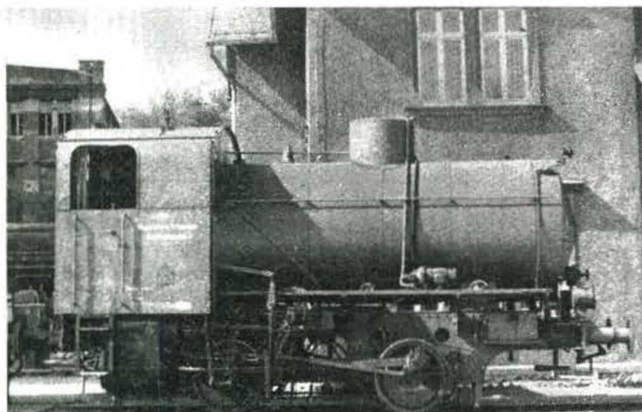
Die französische Regierung hat beschlossen, in den kommenden Jahren weitere Strecken für die TGV-Hochgeschwindigkeitszüge zu schaffen und diese zu einem einheitlichen Netz zu vereinen. Nach dem „TGV Südost" ist jetzt der „TGV Atlantique" in Richtung Rennes und Bordeaux vorgesehen. Die ersten Züge sollen Ende 1989 bzw. Ende 1900 rollen. Die Einigung über den Bau des Ärmelkanaltunnels bedeutete zugleich grünes Licht für den „TGV Nord". Nach der Diskussion mehrerer, von den Regionen, Departements und Städten vorgeschlagenen Varianten entschied sich die Regierung für die Streckenführung Paris–Lille, wo dann die Abzweigungen zum Kanaltunnel bei Calais und nach Brüssel beginnen. Die belgische Regierung will diesem Vorhaben zustimmen und gab die Absicht bekannt, die Hochgeschwindigkeitsstrecke über Antwerpen in Richtung Amsterdam und über Liège nach Köln weiterzuführen. In Frankreich gibt es zudem Pläne, die schon bestehenden und die künftigen TGV-Linien durch eine neue Trasse im Osten und Süden von Paris zu verbinden. Dadurch würden künftig TVG-Direktverbindungen zwischen den verschiedensten Landesteilen ohne zeitraubendes Durchqueren der Hauptstadt und Umsteigen möglich sein. All diese Entscheidungen haben nicht nur weitreichende verkehrspolitische Bedeutung. Rund 12 Mrd. Francs Baukosten für die Strecke des „TGV Nord" und etwa fünf Mrd. Francs für das rollende Material bedeuten zugleich vorerst gesicherte Arbeitsplätze für Zehntausende Werktätige. Das Defizit der Staatsbahn wird dadurch zwar zunächst wachsen, jedoch rechnet man ab 1993 mit einer schnellen Amortisation dieser Großinvestition. Trotz höherer Fahrpreise erfreuen sich z. B. die 109 im Einsatz befindlichen TGV-Züge lebhaften Zuspruchs.
me

Werk-lokomotiven

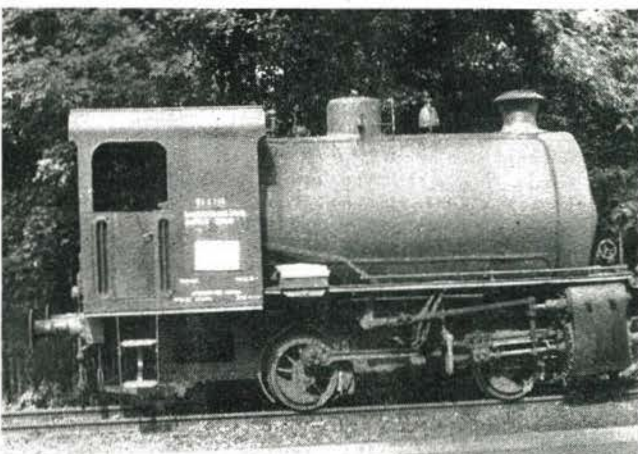
1

Über Dampfspeicherlokomotiven berichteten wir in der zurückliegenden Zeit mehrmals. Daß diese Triebfahrzeuge wieder zunehmend auf Werkbahngleisen anzutreffen sind, ist hinreichend bekannt. Unter ihnen befindet sich noch eine größere Anzahl von Lokomotiven, die bereits länger als 40 Jahre im Dienst stehen. Sicherlich werden aber ihre Einsatztage gezählt sein, nachdem seit Ende 1983 in Meiningen wieder Dampfspeicherloks gebaut werden.

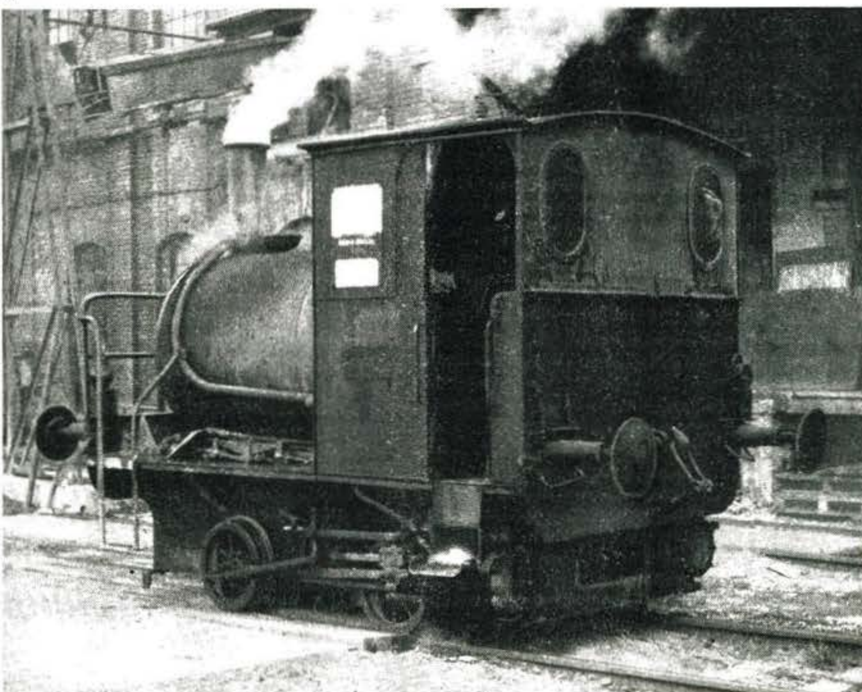
2



3



4



1 Dieser Veteran versah viele Jahre Dienst in der Papierfabrik Dreiwerden, wurde vor 1920 bei Orenstein & Koppel gebaut und erhielt die Fabrik-Nr. 9693. 1922 gelangte er nach Dreiwerden. Technische Daten: Masse: 12,5 t, Radstand: 1400 mm, Wasserinhalt: 288 l, Dampfinhalt: 900 l, Leistung: 60 PS

2 Die hier zu sehende Lokomotive wurde allerdings erst in den 50er Jahren im LKM Potsdam-Babelsberg gebaut und gehört heute zum Bestand der Werkbahn des VEB Papierfabrik Kriebstein. Daß sich der Dampfspeicherlokbau in der DDR weiter entwickelte, beweist die im Heft 5/84 veröffentlichte Abb. 3 auf der zweiten Umschlagseite. Diese Aufnahme zeigt nämlich, wie die in Meiningen gebauten Loks aussehen.

3 Der VEB Kraftwerk Kulkwitz ist im Besitz dieser Maschine. Leider sind über die Lokomotive keine weiteren Angaben bekannt. Fakt ist aber, daß sie vor dem zweiten Weltkrieg gebaut wurde.

4 Bereits 1919 erblickte die am 29. April 1973 auf der Werkbahn der Papierfabrik Fährbrücke fotografierte Dampfspeicherlokomotive das Licht der Welt. Sie erhielt bei Orenstein & Koppel die Fabrik-Nr. 8785.

Fotos: H. Weidemann, Dreiwerden (1), T. Böttger, Karl-Marx-Stadt (2), K. Gräfe, Röpitz (3), M. Malke, Leipzig (4)

modell eisenbahner

inhalt '87

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
36. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

1. modelleisenbahner

2. eisenbahn

3. nahverkehr

4. modellbahn

5. titel/rücktitel

dmv teilt mit

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 und in dieser Ausgabe beachten.

Arbeitsgemeinschaften

Gründungen:

7572 Döbern
Vorsitzender: Eberhard Nothnik, Kirchstr. 8

8800 Zittau
Ronald Clauß, Kieslerstraße 4

7304 Roßwein
Sven Hundshammer, Am Bahnhof 2

9090 Karl-Marx-Stadt
Wolfram Schneider, Limbacher Str. 191

4101 Eisdorf
Uwe Köhler, Drosselweg 3

AG 1/11 „Verkehrsgeschichte" Berlin
Am 4. Juni 1988 findet die 9. Wanderung „Auf alten Bahndämmen durch Brandenburg und Mecklenburg" statt. Gewandert wird auf dem ehemaligen Streckennetz der Ost- und Westprignitzer Kreiskleinbahnen („Pollo"). Start und Ziel: Glöwen (KBS 800). Für weitere Informationen bitte Ausschreibung anfordern von: Bertram Neumann, Rotkamp 41, Berlin, 1093.

Tauschmarkt

Finsterwalde, 7980
Im Auftrag des Bezirksvorstandes Cottbus führt die AG 2/29 Finsterwalde am 19. März 1988 in der Zeit von 9 bis 13 Uhr in der HOG „Zum Brückenkopf" Finsterwalde einen Modellbahn-Tauschmarkt durch. Tischbestellungen sind bis zum 29. Februar 1988 zu richten an: Wilfried Koziolek, Erich-Weinert-Straße 37, Finsterwalde, 7980.
Tischbestellungen werden nur für DMV-Mitglieder bei vollständiger Angabe von Anschrift, AG und Mitgliedsbuch-Nr. entgegengenommen.

Gotha, 5800 – AG 4/14
Modellbahn-Tauschmarkt am 20. Februar 1988 von 9 bis 13 Uhr im Kultursaal des VEB Kraftfahrzeugwerk „Dr. Theodor Neubauer", Gotha, Kindleber Straße 99. Aussteller haben ab 8 Uhr Zutritt. Tischbestellungen unter Angabe der Tauschartikel bis 10. Februar 1988 an: Reimut Rost, Hans-Beimler-Straße 6, Gotha, 5800.

Mitteilung des Generalsekretariats

Aus gegebenem Anlaß weisen wir nochmals darauf hin, daß alle Zuschriften von Arbeitsgemeinschaften, die Veröffentlichungen von Ausstellungen, Tauschmärkten u. ä. betreffen, spätestens bis zum 12. zwei Monate vor dem gewünschten Veröffentlichungstermin im Generalsekretariat vorliegen müssen.
Manfred Neumann, Generalsekretär

Sonderfahrt

Am 20. Februar 1988 Wintersonderfahrt Putbus–Göhren und zurück. Abfahrt: Putbus ab 10.30 Uhr, Ankunft: Putbus 16.17 Uhr an. Eingesetzt wird voraussichtlich die Lok 99 4633 mit dem Traditionszug. Fahrpreise: Erwachsene 10,– M, Kinder (6 bis 10 Jahre) 5,– M. Fahrkartenbestellungen nur per Postanweisung an: Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR, Bezirksvorstand Greifswald, Johann-Stelling-Straße 30, Greifswald, 2200.

Kommission „Nahverkehrsfreunde" des Präsidiums

Die Kommission „Nahverkehrsfreunde" des Präsidiums plant die Gründung einer Arbeitsgemeinschaft, die sich speziell mit den Fragen des Obusses beschäftigt. Neben der Zusammenstellung der Obus-Geschichte in der DDR und laufender Aktualisierung sollte sich die AG auch praktischen Dingen, wie der Erhaltung wichtiger Sachzeugen und der Traditionspflege und des -betriebes widmen. Interessenten, die aktiv in einer solchen AG mitarbeiten wollen, melden sich bitte beim Vorsitzenden der Kommission „Nahverkehrsfreunde", Heinz Haase, Wilischstraße 29, Dresden, 8021.

Weitere Mitteilungen auf Seite 36 dieses Heftes!

Wer hat – wer braucht?

Biete: TT, E 499; Lokschuppen zweiständig; Prellböcke; alte Kupplungen; „Die Modelleisenbahn 1–3" (Trost). Suche: TT, BR 81, 107, 92, 86. Dieter Oelsner, Reiherweg 2, Erfurt, 5062.

Suche: H0, BR 80; VT 135; E 11; E 42; Langenschwalbacher; Eilzugwagen. Karsten Steindorf, Frauenstraße 7, Bad Frankenhausen, 4732.

Biete: Material in Nenngr. S. Suche Material in Nenngr. 0 und 1. Lutz Rossig, Semmelweisstraße 8, Dresden, 8010.

Biete: „modelleisenbahner" 3/1952; 9/1955; 12/1959. Suche: „modelleisenbahner" 2/1952; Sonderheft 1952 (Juni). S. Kluge, Hauptstraße 48, Psf./ 21/383, Rödlitz, 9276.

Biete: TT-Material; einige Wagen in H0; PREFO-Straßenbahn; Kleinserien, Straßenfahrzeuge in H0; $H0_m$-Rollwagen; Kataloge. Suche: H0-Automodelle (auch def.); Pferdefuhrwerke. Liste anfordern. Nur Tausch! Thomas Behrmann, L.-Würdig-Straße 14, Dessau, 4500.

Biete: Glasers Annalen 1900–1910, 1911–1918, 1931–1943; „Deutsche Eisenbahn" 1935–1985; „Oldtimer auf Schienen"; „Rangierdienst von A–Z". Suche: „Die Selketalbahn"; „Steilrampen über den Thüringer Wald"; TT-Eigenbau-Lokomotiven; Verschlagwagen. Norbert Ruffer, Fritz-Heckert-Str. 24, Görlitz, 8902.

Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch 1985"; „Dampfloksonderbauarten"; Broschüre „Eisenbahnen in Zeitz"; Eisenbahnkalender 1988; BR 65 in N. Suche: Eigenbau, BR 243; BR 218; BR 204; BR 38^{10-40}; BR E 70 in TT. Nur Tausch mit Wertausgleich. J.-H. Kolberg, Naumburger Str. 15, Zeitz, 4900.

Biete: TT, Lademaß; T 334; Bdghwse-Wagen; AB 4 üpe; Cipr 05; Schienentransportwg; Säuretopfwg; Seefischwg; E-Wagen Holzbauart; Holzrungenwagen u. v. a.; in H0: BR 50; ETA 178; Draisine; Schürgerätestender; Pferdefuhrwerke; Eisenbahnliteratur. Suche: TT, Kesselwg „ESSO"; „BP"; „SHELL"; Kühlwg. m. Bh; Südfrüchtewg. m. Bh; Seefischwg. o. Bh; alles alte Ausf.; Bi 30 u. Pwi blau, braun; Reko-Speisewg. (Kleinserie, rot); E 70 braun; BR 85; 44; E 32; Schotterwg u. a. Eigenbauarten; Sonderhefte des „modelleisenbahners"; Anlagenbücher; Modellbahnkalender 1961, 1963–1965; TT-Kataloge; „Reisezugwagen-Archiv"; „Triebwagen-Archiv". Sigmar Tode, Schillerstraße 33, Wittenberg-Lu., 4600.

Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1963, 1965, 1967, 1968, 1972. S. Kluge, Hauptstr. 48, Psf 21/383, Rödlitz, 9276.

Biete: H0, BR 75^5, versch. Personen- u. Güterwagen, Straßenfahrzeuge versch. Hersteller. TT: BR 92, 110, 250, zwei Länderbahnwagen mit DR-Beschriftung; „Links und rechts der kleinen Bahnen"; „Eisenbahnjahrbuch 1981"; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; „Dampflok-Archiv 4" (1981); „Straßenbahn-Archiv 1" (1983); Modellbahnbücherei 4,5; versch. Pkw; einige Plastflugzeugbausätze DDR, ČSSR. Suche: H0, einige ältere Straßenfahrzeugmodelle; Ersatzteile, bzw. def. BR 89^2; zweiachs. Güterwagen (alte DR-Beschriftung); BR 23; „modelleisenbahner" von Beginn bis einschl. 1967; „Diesellok-Archiv"; „Bauten auf Modellbahnanlagen"; „Bw der Dampflokzeit". Nur Tausch oder Kauf! Klaus-Dieter Schubert, Platz der Bauarbeiter 9 07/10, Dresden, 8038.

Biete: versch. Modellautos. Suche: H0, BR 66; Containerrungenwagen sowie Kühlwg (beide 4achs.) Modellautos. H. Harnisch, PF 28814/A, Halle, 4020.

Biete: Umfangreiche Literatur (Liste anfordern); ETA in KPEV; Güterwagen in DRG-Ausf., TT-Eigenbauwagen; H0, $H0_e$ und $H0_m$-Material. Suche: „Glasers Annalen" 1942–1962, „Dampflok-Archiv 3"; div. Broschüren; TT-Eigenbauloks; $H0_m$-Eigenbauten; Lok-Fotos und -Dias. Rolf Schieferdecker, Kyawstraße 11, Dresden, 8010.

Biete: Literatur, Broschüren, $H0_e$-Material, Fotos Taubenheim – Dürrhennersdorf, internationale Kursbücher. Suche: Fotos Arnsdorf – Kamenz und Kamenz – Bischofswerda vor 1970, H0-Material, Kursbücher DR. Peter Krause, Rudolf-Grosse-Straße 4, Oranienburg, 1400.

Biete: „Die Windbergbahn", „Die Brandenburgische Städtebahn", „Die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn", „Die Müglitztalbahn", „Ellok-Archiv", „Eisenbahn-Jahrbuch 1985". Suche: Eisenbahn-Jahrbuch 1963–1965; 1967; „BR 44"; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Museumslokomotiven der DDR"; „Die Thüringerwaldbahn"; rollendes Material $H0_m$; „modelleisenbahner" 1965–1970, 4/1975. Andreas Schöne, Karl-Liebknecht-Straße 9, Bischofswerda, 8500

Biete: TT, BR 35, 56, 81, 86, 92, 110, 118, 194, 242, 254, D-Zugwg; Personenwg; Güterwg u. Zubehör; Lok-Archiv Sachsen 1, 2; „Die Müglitztalbahn"; Straßenbahn-Archiv 3, 4; Bilder von der Eisenbahn (Folge 6); Dampflokfotos s/w; div. Hefte „modelleisenbahner" ab 1970. Suche: H0, BR 42, 44, 50, 56, 58, 75, 91 (z. T. Eigenbau), VT 135, VT 137, Personenwg, Eilzugwg, Oldtimer- u. Güterwg; „Reisezugwagen-Archiv"; „BR 01"; „BR 44"; „Lokomotiven der DR"; transpress Verkehrsgeschichte; „modelleisenbahner" vor 1970; Dias u. Fotos von Dampfloks u. Alt-Eloks. Matthias Dobeck, Friedrich-Engels-Str. 57, Falkenstein (Vogtl.), 9704.

Biete: „Eisenbahnen in Mecklenburg"; „Die Müglitztalbahn"; Dampflok-Archiv 1,4; „Deutsche Eisenbahnen 1835–1985"; „Reisen mit der Dampfbahn"; „Dampflok-Sonderbaureihen"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1977"; „Lokomotiven von Borsig"; „Glasers Annalen 1911–1918"; in H0: BR 56. Suche: „Glasers Annalen" 1931–1943; dto. 1943–1967; „Diesellokomotiven in Glasers Annalen II"; „Lokomotiven der alten deutschen Staats- und Privatbahnen"; „Russische und sowjetische Dampflokomotiven"; weitere Neuerscheinungen; „Eisenbahn-Jahrbuch 1972" und vor 1965; Modellbahnreihe 2, 6, 7; in H0: BR 89; ETA; V 200; BR 91. Mario Schlücker, Seestraße 1, Pragsdorf, 2001.

Biete: Nenngr. S, Gleismaterial; div. Wagen, Lok u. Trafo (Defekt). Suche: Triebfahrzeuge u. Wagen in $H0_e$; Literatur über Straßenbahnen. Jochen Groh, Marie-Curie-Straße 43, Plauen, 9900.

Biete: Gleispläne in H0 und TT; Modellbahnkalender 1987, alte Kataloge, Aufkleber von Dampfloks. Suche: „modelleisenbahner" von Anfang an, Kleinstmotoren, S-Bahnliteratur; Maßskizzen von älteren Güterwagen (auch leihweise) sowie von alten und neuen Bahndienstfahrzeugen der SNCF, ÖBB, SBB, DR u. Modelle. Degen, Karl-Liebknecht-Str. 9, Berlin, 1020.

Biete: „Schmalspurbahnen in Sachsen", Suche: „Straßenbahn-Archiv 2"; „Das Thumer Schmalspurnetz". Nur Tausch! Wolfgang Nitzsche, Schönaer Str. 17, Dresden, 8046.

Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1963–1985; „Dampflokomotiven" (Slovart); „Deutsche Reichsbahn von A–Z"; „Schlagadern der Wirtschaft"; Eisenbahnkalender 1979–1987, div. Hefte des „modelleisenbahners". Suche: „Glasers Annalen 1931–1943" und 1947–1967; Broschüren „Wuitz-Mumsdorf – Gera-Pforten"; „Die Saaleisenbahn". Günther Prengel, Mühlenstraße 115, Jena, 6900.

Biete: Material in H0 und S (Stadtilm) (Liste anfordern). Suche: Material in $H0_m$; in H0: BR 38^{10-40}; 42, 44, 50, 52 mit Wt, 56, 57, 58, 80 028, 84, 89, T3, 91, 94, ETA, Antrieb für SKL, Kö, 101, Gleisbaumaschinen, ESPEWE-Straßenfahrzeuge, Schotterwagen, Abteil-, Eilzug-, Mitteleinstiegwagen usw., Kataloge, Drehscheibe 23 m; „modelleisenbahner" 8/1982, 1/1980, 11/1981, 3/1983, sowie vor 1960; Bw-Schild „Bw Barth"; Bilder von der ehem. FKB sowie von Barth und Umgebung bis 1970; Gebäudemodelle u. Zubehör, Lokgehäuse BR 50, 84, 89. Frank Segebarth, Reifergang 58, Barth, 2380.

Biete: „modelleisenbahner" 4/1954, 11/1956, 8/1959; „Modellbahnkalender 1986", „Dampflok-Archiv 4" (farbig); „Die Windbergbahn"; versch. Kataloge; Kursbuch DB 1986/1987; Eisenbahnkalender 1981, 1985, 1986; in H0: BR 50, 66, 91, VT 33 alt, BR 56 Bausatz, Fahrgestell BR 84. Suche: „modelleisenbahner" 3,4/1952; 1953 kompl.; „Die Harzquerbahn" m. Anh.; BR 42, 52, 54, 57, 94, E 94, SVT 137 DRG sowie and. Dampfloks in H0. Günter Kuhno, Burgwerbener Str. 4, Weißenfels, 4850.

anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 2

Su. i-Kupplungen, Kleinserienteile, Dampflok-Bücher, H0-Güterwagen, H0-Kataloge. R. Kehl, v.-Harnack-Str. 3, Zeitz, 4900

Suche Modellautos M 1:87 zu kaufen, bes. Ikarus 55 Armee, Traktor D4K Armee, Anhänger E5-2 Armee, S-4000 grau, B-1000-Bus rot, Robur-Koffer gelb u. orange, Modelle m. Aufschriften, Werbe- u. Geschenkpackungen. Biete HO BR 24, BR 120 u. TT-Mat., 300,– M. S. Gärtner, O.-Kretzschmar-Str. 8, Dohna, 8313

Suche für N Weichen, Signale, Lokomotive BR 55 und Bauunterlagen für Eigenbau. Kröhan, Slevogtstr. 24, Leipzig, 7022

Suche „me" bis Jahrg. 87, Literatur üb. Dampfloks. Dittmar Biehl, Vogelsgasse 3, Heiligenstadt, 5630

Suche BR 80; Bauanleitungen bzw. -zeichnungen, auch leihw., f. 44 0618, 50 1002, 50 3102, 50 4057, 58 1562, 58 3028, 83 1025, 95 0016; alles in TT. E. Schrader, F.-v.-Schill-Str. 40, Magdeburg, 3037

Suche für Nenngr. N elektrisch angetriebene DKW und elektromagnetisches Entkupplungsgleis. Klaus Ullrich, Haekkelstr. 5, Potsdam, 1570

Suche „Baureihe 44", „Diesellok-Archiv", „Unvergessene DL", „Klassiker des Schienenstrangs", „Reisen m. d. Dampfbahn", „Eisenbahnen i. Mecklb.", „Die DL", „Lokom. v. Borsig", „Schmalspur d. Osts. u. Erzgeb.", „DL-Sonderbauarten", BR 55 in N, DL-Eigenbauten in N. Biete H0-Modellautos, „DR von A–Z". Krüger, Karl-Liebknecht-Str. 9, Neuruppin, 1950

Suche „Lok. der alten deutsch. Staats- u. Privatbahnen", „me" 1953/1, 2, 7, 9; 1954/2, 4, 10, 12; 1958/8, 10, 12; 1960/2, 4; 1961/4; 1964/4; 1969/12; 1970/3. Biete EB-Liter., Liste anford. D. Zell, Str. d. Nation 3, Halle, 4070

Suche „me" 8 – 12/64, 1 – 12/65, 1 – 6/66, 7/76. Dieter Pantel, J.-Gagarin-Str. 8, Weißwasser, 7580

Suche H0-Loks, spez. BR 84 im Tausch gegen H0-Material (Loks, Wagen) oder Eisenbahn-Literatur (5,– bis 245,– M). Siebach, Sasstr. 36, Leipzig, 7022

Suche im Tausch „Strab.-Archiv 5", biete „Strab.-Archiv 2" und „Strab. in K.-Marx-Stadt". Weidauer, Rochlitzstr. 65, Leipzig, 7031

Suche in H0 BR 23, 50, 84, 89, D-Zug-Wagen-Oberlicht, alte Modell-Kfz. Detlef Amm, Blumenstr. 15, Leipzig, 7022

Suche Fotos, Zeichnungen sowie Beschreibungen der Schweizer Schmalspurbahnen wie RhB, FO, BVZ, MOB, SSIF. K. Scheidler, Plönzeile 21, Berlin, 1160

Suche Bauanleitungen, techn. Zeichnungen f. BR 22, 38, 44, 50, 52 u. 58 TT, BR 35 u. 56 f. Umbauzwecke (auch def.). Hopf, Sandweg 5, Langenfeld, 6201

Suche Nenngr. N Eigenbauten Kleinserienmodelle (auch Bausätze), BR 55 und „me" 5/7 – 12 von 87, gut erhalten, biete „me" 69–81 komplett und 4, 5, 6, 7, 10, 12 v. 86. Zuschriften mit näheren Angaben und Preis an: S. Leyn, Alte Falkensteiner Str. 1, Rebesgrün, 9701

Suche Strab.-Modelle H0, $H0_e$, $H0_m$, Tatra-T4D bzw. KT4D, Hecht, auch nur Gehäuset., unmotorisiert, od.: Wer fertigt welche? „me" b. 1978, SKL, auch Tausch geg. H0-Fahrzeug-Bausätze. W. Grohmann, G.-Scholl-Str. 5, Neugersdorf, 8706

Suche BR 52 m. Wannentender Nenngr. TT. Biete BR 23 v. Zeuke, m. Wertausgl. Hampe, H.-Rau-Str. 208, Berlin, 1142

Suche Modellautos Fa. Wiking u. ESPEWE, Kauf od. Tausch. Kühnler, Lea-Grundig-Str. 8, Berlin, 1142

Für H0 Lok V 180, V 100, Personenwagen Bi, Güterwagen Pwg, E, 3 × Z, Trafo FZ 1, Tastensatz, Holzspanplatte, 1800 mm × 2000 mm, versch. Gleismaterial, Loks, Personen-, 3 Güterwagen, leicht beschädigt, zu verk. Frank-M. Kegel, K.-Liebknecht-Str. 16, Osterburg, 3540

Biete 3 kompl. Züge Spur 0 Märklin, Bing, Bub, Spur I roll. Mat., 2 Dreiwegw., div. Gleis von 5,– bis 800,– M. Suche Dampflok H0. Zuschriften an: Thomas Grundmann, Riesaer Str. 35 a, Leipzig, 7050

Biete im Tausch „Diesellok-Archiv", „Straßenbahnen in K.-Marx-Stadt", „Links u. rechts der kleinen Bahnen", Mini-Ausgabe „Dampflok-Raritäten". Suche Ellok-Archiv, 3.–5. Aufl., „Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn". Schneider, Triftstr. 16, Leipzig, 7034

Biete Märklin Spur 00 u. H0 ält. Mod. Suche Spur 0 div. Teile. Liste anf., von 1,– M bis 50,– M. Beismann, K.-Marx-Str. 28, Schkopau, 4212

Welcher Modelleisenbahner baut mir in H0 eine Kö? Angebote bitte an: H. Rauschenbach, Nr. 4, Deditz, 7241

Biete Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2. Suche „Baureihe 44", Bildmaterial über BR 44 Kst. Ungelenk, Arndtstr. 20, Gotha, 5800

Biete Str.-Bahn-Archiv 3,5, je 20,– M; „Modellmotorentechnik", 10,– M. Suche Str.-Bahn-Archiv 6, „Kl.-Bahnen d. Altm." u. a. Liter. T. Mättig, Auf der Scheibe 2, Freital, 8212

Biete TT BR 35, 56, 86, 92, 110, 118, 130, 171, 250, T 334, div. Wagen, „Die Brandenb. Städteb.", „Klb. d. Altmark", div. „me" 76–84. Suche TT BR 44, 58, 94, 95, Säuretopfw., Zementsilow., dreiachs. Rekow., „me" 75–82. M. Zwahr, Ahlbecker Str. 4, Senftenberg, 7845

Biete „Das Dt. Eisenbahnwesen der Gegenwart", Bd. I u. II, Ausg. 1911, „Dampfl.-Archiv 1", Diesellok-Archiv, Ellok-Archiv, „Konstruktion der Dampflok". Suche „Muldenthalbahn", „BR 44", „Steilramp. ü. d. Thür. Wald", Lok-Archiv Sachsen 1/2, Dampflok-Archiv, Bd. IV. G. Nestler, Obersteig 2, Glauchau, 9610

Biete „Schmalspurbahn-Arch.", Lok-Arch. Sachsen 1/2, DLA 1–4, „Reisen m. d. Schmalspurb.", Holzborn 1 und 2, transpr. Verkehrsgeschichte u. a. Eisenbahnliteratur, Kursbücher DR ab 1966, Lok- u. Fabrikschilder (keine EDV). Suche Kursbücher DRG vor 1933, „Die E.B. im Bild" Bd. 3, „Von eisernen Pferden u. Pfaden" u. andere antiqu. E.B.-Literat., Dampflok-Bildbände, „Gl. Annalen 1931–43". Joachim Wiedemann, Am Kindergarten 1, Göritzhain, 9291

Biete in TT BR 130, 86, 103, 221, verschied. Literatur (auß. 1933–1945). Suche in TT BR 35, 23, 56, 50^{40}, 118, BDghwse, Rekowagen, Literatur, „me" vor 80. Ronny Juchler, Rilkestr. 64, PSF 81-32, Karl-Marx-Stadt, 9081

Biete H0 BR 55, 89 (ohne Gehäuse), Windberg-Aussichtswagen (unbeschriftet). Suche BR 106, Unterflurantriebe f. H0-Pilz-Weichen. Fricke, Vor d. Nienburger Tor 84, Bernburg, 4350

Biete Eisenbahnliteratur. Suche „Schmalspurb. d. Oberlausitz", „Thüringer Waldbahn", „Lokomotiven v. Borsig" u. a. Liste m. Freiumschl. anf. Roland Gentzsch, Gasse 48, Heuckewalde, 4901

Verkaufe in H0 Lokomotiven für insgesamt 800,– M. H.-J. Stammer, Benediktusstr. 7, Leipzig, 7033

Verkaufe Modelleisenbahn Nenngr. H0 2 Loks, 12 Güterwagen, „me" 4/84–3/87 (unvollst.), Modelleisenbahn-Kal. 1986 u. viel Zubehör, zus. 300,– M. Janek, Lehmgrube 1, PF 48-8, Rudolstadt-Schwarza, 6820

Verkaufe Kutschik „Die Lokomotivfabrik Borsig". Senger, Am Park 17, Berlin, 1193

Verkaufe H0-Anlage, 1,10 m × 3,40 m, 3 Fahrkreise, Schaltpult u. viel Zubehör u. Ersatzteile, zus. 1000,– M; Modelleisenbahner-Fachzeitschrift Jahrgang 1–30, komplett, zus. 400,– M. Siegfried Sättler, Erlenweg 14, Tutow, 2034

Verk. H0, 244, unben. Suche Eilzugwagen DRG u. Langenschwalbacher DRG. Auch Tausch geg. and. Wagen u. Loks in H0 mögl. E. Kühn, Humboldtstr. 4, Gotha, 5800

Verk. im transpress-Verlag erschienene Bücher. Bitte Liste anfordern. Frank-M. Kegel, PF 94 492, Striesow, 7501

Verkaufe Vierzylinder-Dampfmasch., 43 cm lang, 18 cm breit, 34 cm hoch, Kessel ähnlich groß, für 1500,– M. Fähse, Rabenweg 7, Magdeburg, 3080, Tel.: 3 47 89

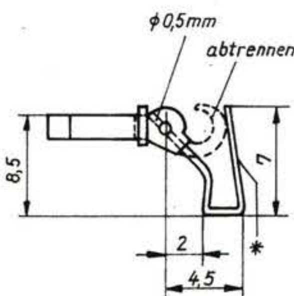
Tausche 03-Lokschild (EDV), H0 E 46, R 204, N BR 55, 65 gegen BR 91 u. a. H0-Loks. Wiede, Am Scheunenberg 22, Bad Freienwalde, 1310

Tausche Reichsbahnhofsverzeichnis 1932 (Buchform) gegen Mosaiks (h. H.) bis Nr. 50. Herrmann, M.-Planck-Str. 2, Rathenow, 1830

Tausche PIKO-H0-E 44- und E 46-Loks mit Zubehör, 50,– M, gegen TT-Bahn mit Zubehör. Herrmann, M.-Planck-Str. 2, Rathenow, 1830

Kupplungsmöglichkeit erweitert

Das sehr gut gelungene H0-Modell der BR 56 hat leider nur am Tender eine Kupplungsmöglichkeit. Um das Fahrzeug auch im Modellbahnbetrieb so einzusetzen wie es beim Vorbild üblich war (rückwärts fahrend vor Nahgüterzügen bzw. als Rangierlok), empfiehlt sich folgender „Kunstgriff":



* *leicht überwinkeln, damit Kupplungsbügel angehoben wird!*

Aus dem Ersatzzubehör (Spritzteile) wird ein Tenderkupplungshaken entnommen. Das Hakenteil ist mit Hilfe einer Rasierklinge oder eines scharfen Messers abzutrennen und anschließend mit einem 0,5-mm-Bohrer aufzubohren. Danach wird ein kleiner Drahthaken aus 0,5-mm-Federbronze oder Federstahldraht gebogen und in der 0,5-mm-Bohrung „eingeharzt" (EP 11, siehe Skizze).
Die Rastung der Kupplung hält ohne Kleber in der Pufferbohle. Werden mehr als acht Wagen gezogen, sollte die Kupplung ebenfalls „eingeharzt" werden.
H.-D. Rändler und V. Groth, Dresden; Zeichnung: Verfasser

Vorschau

Im Heft 3/88 bringen wir u. a.:

- Max-Maria v. Weber – ein deutscher Eisenbahnpionier;
- Erinnerungen an die Überlandbahn von Oelsnitz nach Hohenstein-Ernstthal;
- Auf den Schienenwegen Afrikas;
- Das gute Beispiel – Bahnübergänge;
- Straßenfahrzeuge aus Industriemodellen hergestellt.

Uwe Miertschischk, Oberseifersdorf

Sich langsam öffnende und schließende Schranken

Die handelsüblichen Schranken vom VEB Modellbahnzubehör Glauchau mit der H0-Katalog-Nr. 5712/519/1-5712/519/6 sind mit einem Schwingbügelantrieb ausgerüstet. Er erzeugt eine langsame Drehbewegung, die auf eine Kurvenscheibe übertragen wird. An letzterer ist ein exzentrischer Zapfen angebracht. Drehbar darauf gelagert, existiert hier eine Öse, an der die Enden der Zugseile für die Schrankenbewegung angebracht sind. Wenn der Schrankenantrieb läuft, bewegen sich die Schranken ständig auf und ab. Über die Kurvenscheibe wird ein elektrischer Kontakt (KM) betätigt, der den Stromfluß über den Anschluß 0 unterbricht, wenn sich die Schranken im oberen oder im unteren Totpunkt befinden (siehe Skizze). Daraus folgt, daß nach einem (nicht zu kurzen) Impuls über den Anschluß 1 die Schranken in die entgegengesetzte Stellung gehen und in dieser verbleiben.
Dieses System ist geeignet für den Wärterbetrieb bei ein-, zwei- und mehrgleisigen und für den automatischen Betrieb auf eingleisigen Strecken. Soll für eine zwei- oder mehrgleisige Strecke eine Automatik eingebaut werden, ist ein zusätzlicher Rückmeldekontakt erforderlich, der zwischen dem oberen und dem unteren Totpunkt unterscheidet. Am zweckmäßigsten ist es deshalb, an dieser Stelle ein Telefonrelais anzuschließen, das sich bei geöffneten Schranken in Ruhestellung und bei geschlossenen Schranken in Arbeitsstellung befindet (oder auch umgekehrt). Die Frei- bzw. Besetztmeldung der einzelnen Gleisabschnitte kann dagegen durch Relais mit Doppelspulenantrieb übernommen werden.
Die folgende Schaltung ist auf der freien Strecke anwendbar, wenn jedes Gleis nur in einer Richtung befahren wird (Rechtsverkehr). Es werden zwei Schaltrelais vom VEB Berliner TT-Bahnen (R1, R2) und ein Telefonrelais (R3) benötigt. Erforderlich sind die Schaltkontakte K1.1, K1.2, K2.1 und K2.2. Zu beachten ist dabei, daß beim Einsatz von Metallradsätzen dann Störungen auftreten, wenn infolge eines Blocksignals zwischen K1.1 und K1.2 oder zwischen K2.1 und K2.2 die Zugfolge so kurz ist, daß K1.1 (K2.1) bereits betätigt wird, bevor der vorherige Zug K1.2 (K2.2) vollständig geräumt hat. Den zusätzlichen Rückmeldekontakt (KS) kann man selbst herstellen. Gemäß der Skizze werden dazu drei Streifen aus Messingfolie an eine der Schranken und der zugehörigen Gabel angebracht. Der Streifen für die Schranke muß etwa 5 mm breit sein. Die beiden Streifen für die Gabel erfordern dagegen eine Breite von 2 mm. Vor dem Aufkleben werden die Anschlußdrähte (am besten Litzen) angelötet. Es ist ein Kleber zu verwenden, der Buntmetall mit Plaste verbindet (z. B. EP 11). Pol- und Kontaktfett erhöhen die Schaltsicherheit.

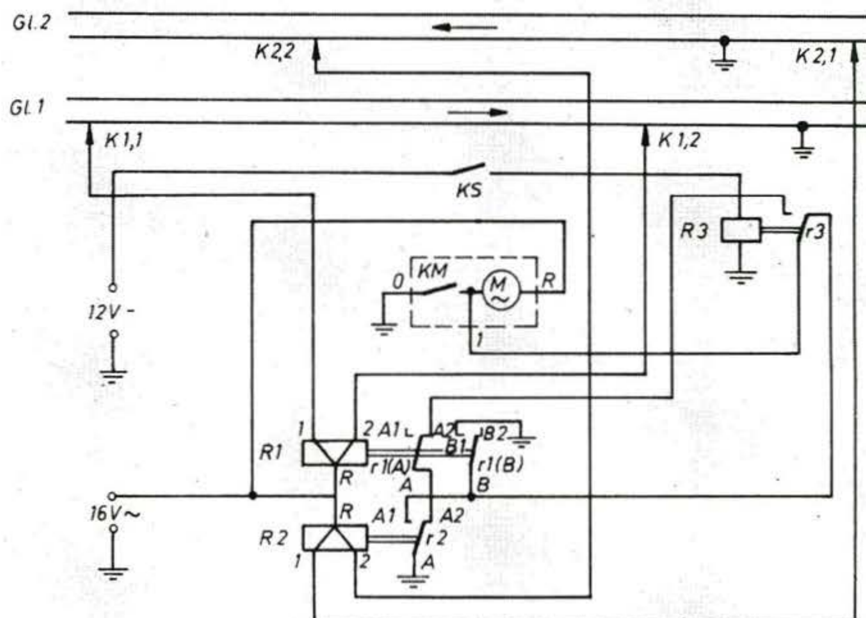
Stromlaufbeschreibungen
Nun sollen die möglichen Varianten der Zugfahrten unter dem Aspekt der sich öffnenden und schließenden Schranken sowie die dabei ablaufenden Schaltvorgänge betrachtet werden.

Zugverkehr auf Gleis 1 (1)
Wenn der vordere Radsatz eines Zuges K1.1 überfährt, wird Spule 1 von R1 erregt, es kommt zum Umschalten. Die Verbindung Masse – r1 (B1 – B) – r3 – Schrankenantrieb (1 – M – R) (16 V~) ist hergestellt. Der Motor (M) läuft an, und KM wird geschlossen. Die Schranken schließen sich und somit schließt KS. R3 zieht an. Dadurch unterbricht die Verbindung von der Masse zum Anschluß 1 des Schrankenantriebs. Kurz darauf öffnet sich KM. Die Schranken bleiben geschlossen. Wird K1.2 überfahren, schaltet R1 wieder in Stellung 2. Wir erhalten die Verbindung Masse – r2 (A – A2) – r1 (A – A2) – r3 (Arbeitsstellung) – Schrankenantrieb (1 – M – R) (16 V ~). Der Motor läuft an, KM wird geschlossen. Die Schranken öffnen sich und damit auch KS. R3 fällt ab. Die Verbindung Masse – Schrankenantrieb (0 – KM – M – R) (16 V ~) sorgt dafür, daß sich die Schranken voll öffnen. Dann öffnet sich KM, und der Motor wird stromlos.

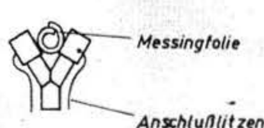
Zugverkehr auf Gleis 2 (2)
Wird K2.1 überfahren, schaltet R2 um, und es entsteht die Verbindung Masse – r2 (A – A1) – r3 – Schrankenantrieb (1 – M – R) (16 V ~). Beim Befahren von K2.2 geht R2 wieder in Stellung 2. Alle anderen Abläufe entsprechen denen für Gleis 1.

Zugfahrten auf Gleis 1 und Gleis 2 kurz hintereinander (3)
Die Spitze eines Zuges hat soeben K1.2 passiert. Gemäß (1) entstand die Verbindung Masse – r2 (A – A2) – r1 (A – A2) – r3 (Arbeitsstellung) – Schrankenantrieb (1 – M – R) (16 V ~). Der Motor ist angelaufen, KM ist geschlossen. Jetzt überfährt die vordere Achse eines entgegenkommenden Zuges K2.1. R2 schaltet in Stellung 1. Aufgrund der Verbindung Masse – Schrankenantrieb (0 – KM – M – R) (16 V~) läuft der Motor weiter. Die Schranken öffnen sich und somit öffnet KS. R3 fällt ab. In der oberen Stellung der Schranken öffnet sich KM. Wegen der Verbindung Masse – r2 (A – A1) – r3 – Schrankenantrieb (1 – M – R) (16 V~) läuft der Motor weiter, KM wird geschlossen, die Schranken senken sich. Beim Schließen von KS zieht R3 an, so daß Anschluß 1 stromlos wird. Kurz darauf öffnet sich KM, die Schranken bleiben geschlossen.
Gleiches gilt sinngemäß, wenn K2.2 und kurz darauf K1.1 passiert wird.

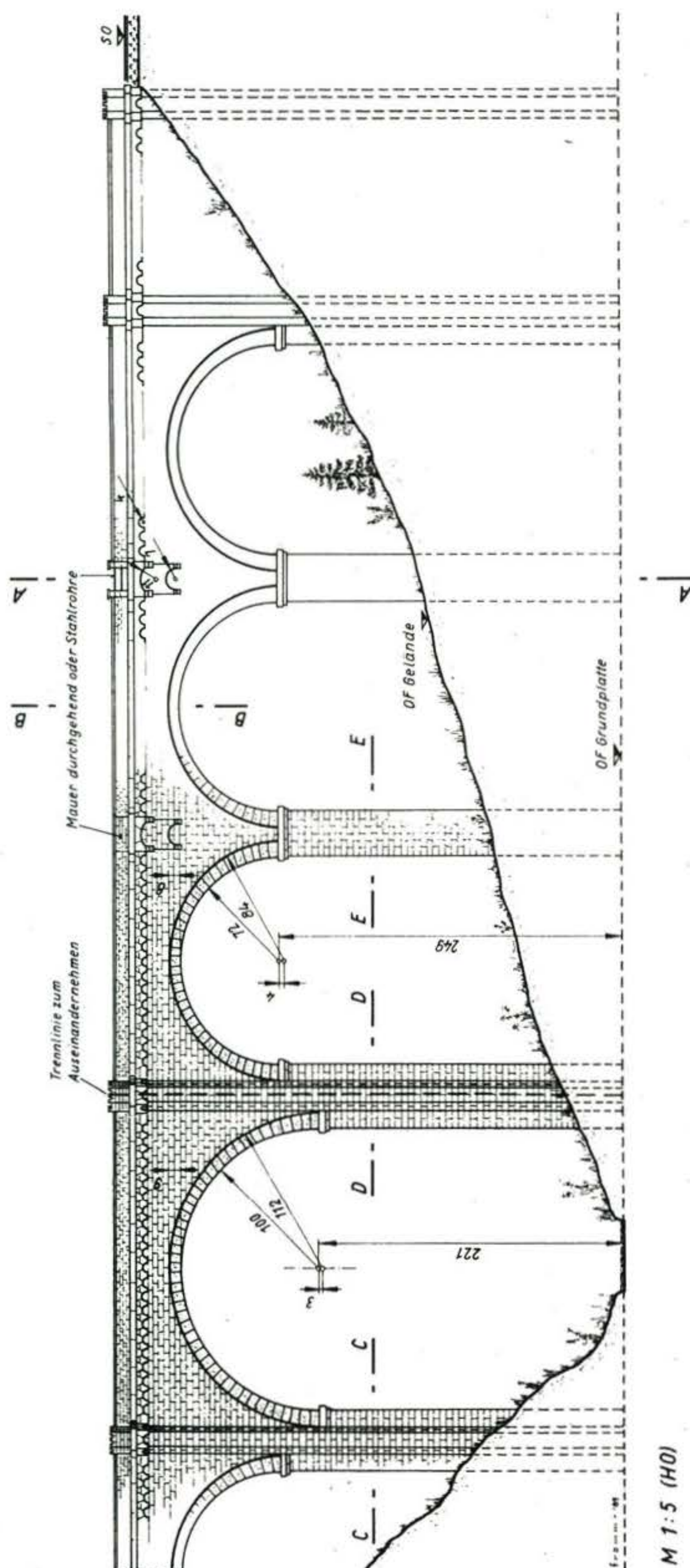
Gleichzeitiger Zugverkehr auf beiden Gleisen (4)
Wenn K1.1 und K2.1 in mehr oder weniger kurzer Folge überfahren werden, so schalten R1 und R2 in Stellung 1. Die Schranken schließen sich gemäß (1). Sie bleiben auch dann geschlossen, denn durch die Parallelschaltung der Kontaktstellungen r1 (B1 – B) und r2 (A – A1) ist die Verbindung von der Masse zum Anschluß 1 unterbrochen, sobald sich R3 in Arbeitsstellung befindet. Das gilt ebenfalls, wenn K2.1 oder K1.1 erst befahren wird und die Schranken schon voll geschlossen sind. Sie öffnen sich wieder, wenn die Verbindung Masse – r2 (A – A2) – r1 (A – A2) – r3 (Arbeitsstellung) – Schrankenantrieb (1 – M – R) hergestellt ist. Dazu müssen sich R1 und R2 wieder in Stellung 2 befinden, das heißt, beide Züge müssen den Bahnübergang passiert und die Kontakte K1.2 und K2.2 betätigt haben.
Der Abstand vom Bahnübergang bis zu K1.2 bzw. bis zu K2.2 entspricht der maximalen Zuglänge. Für die Wahl des Abstandes der Kontakte K1.1 und K2.1 vor der Schrankenanlage ist folgendes zu beachten: Wird gemäß (3) K2.2 (K1.2) und danach K1.1 (K2.1) befahren, öffnen sich die Schranken erst voll und schließen dann wieder. Eine gewisse Zeit bevor der zweite Zug die Schranken erreicht hat, müssen diese wieder geschlossen sein. Maßgebend ist der am schnellsten fahrende Zug.







Automatische Schaltung für langsam öffnende und schließende Schranken und zweigleisiger Strecke
Zeichnungen: Verfasser



Christian Gaumnitz, Ermsleben

Eine H0-Bogenbrücke mit Halbkreisgewölben

Auf meiner Heimanlage war von vornherein der Bau einer größeren massiven Bogenbrücke vorgesehen. Als Vorbild sollte ein Viadukt aus der Zeit vor der Jahrhundertwende dienen. Viele zweigleisige Hauptbahnen erhielten derartige Brückenbauwerke, die noch heute befahren werden. Da meine Anlage zerlegbar sein muß, und sich die Gleisführung und Landschaftsgestaltung nicht so ausführen ließen, daß die Brücke ganz auf einem Anlagenteil stehen kann, mußte auch die Brücke trennbar konzipiert werden.

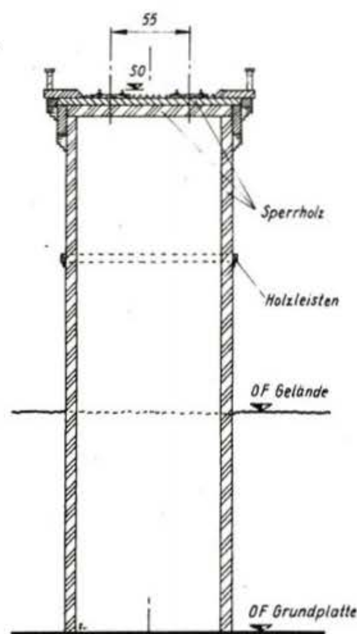
Die Idee aufs Reißbrett gebracht

Und so entstand die Brücke in zwei Teilen. Damit an der Trennstelle nicht ein Spalt sichtbar bleibt, wurde sie durch Pfeilervorlagen verdeckt. Letztere durften jeweils nur auf einer Pfeilerhälfte angeklebt werden, um die Anlage problemlos, also ohne zusätzliche Handgriffe, trennen zu können.

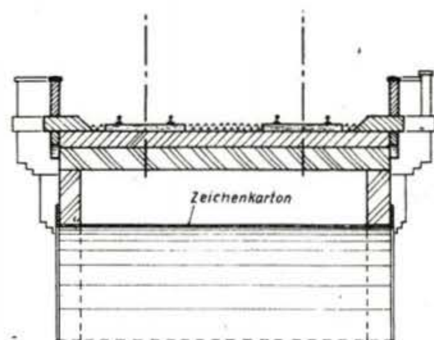
Zuvor aber entstanden auf der Grundlage von zahlreichen Vorbildfotos die Bauzeichnungen in Form von Entwürfen. Die meisten Anregungen stammen vom Hetzdorfer Viadukt. Der exakte Nachbau einer solchen großen Talbrücke ist allerdings unmöglich, wäre doch ein solches Modell auf einer Zimmeranlage nicht unterzubringen. Da der Bau eines derartigen Viadukts aber dennoch reizvoll erschien, war die Realisierung im Maßstab 1:87 nur mit Kompromissen möglich.

Breite Anwendungsmöglichkeiten

Der Bauplan (siehe Zeichnungen) läßt sich für die jeweiligen Bedürfnisse und räumlichen Möglichkeiten durchaus abwandeln. Bei Veränderungen der Abmessungen ist aber auf die Einhaltung der Maßverhältnisse zu achten. Eine solche Bogenbrücke ist natürlich auch für eingleisige Strecken verwendbar, wobei man dann ihre Breite entsprechend verringern muß. Das Verhältnis von Bogenspannweite zur Pfeilerdicke



Schnitt A-A M 1:5 (H0)



Schnitt B-B M 1:2,5

sollte 6:1 bis 5:1 betragen und die Weite der Brückenbögen mit der Höhe harmonieren. Auf jeden Fall empfiehlt es sich, vor dem Modellbau eine maßstäbliche Zeichnung anzufertigen. Erst dadurch kann man die richtigen Maßverhältnisse von Bogenspannweite, Pfeilerbreite und Brückenhöhe beurteilen. Variiert werden kann selbstverständlich auch die Brückenlänge. Aus ästhetischen Gründen sollten aber mindestens drei Brükkenbögen vorgesehen werden. Dabei können die seitlichen Bögen eine geringere Spannweite als die mittleren erhalten.

Da meine Strecke elektrifiziert und handelsübliches Fahrleitungsmaterial verwendet wird, habe ich die Pfeilerabstände so gewählt, daß die Masten jeweils auf den Pfeilern stehen.

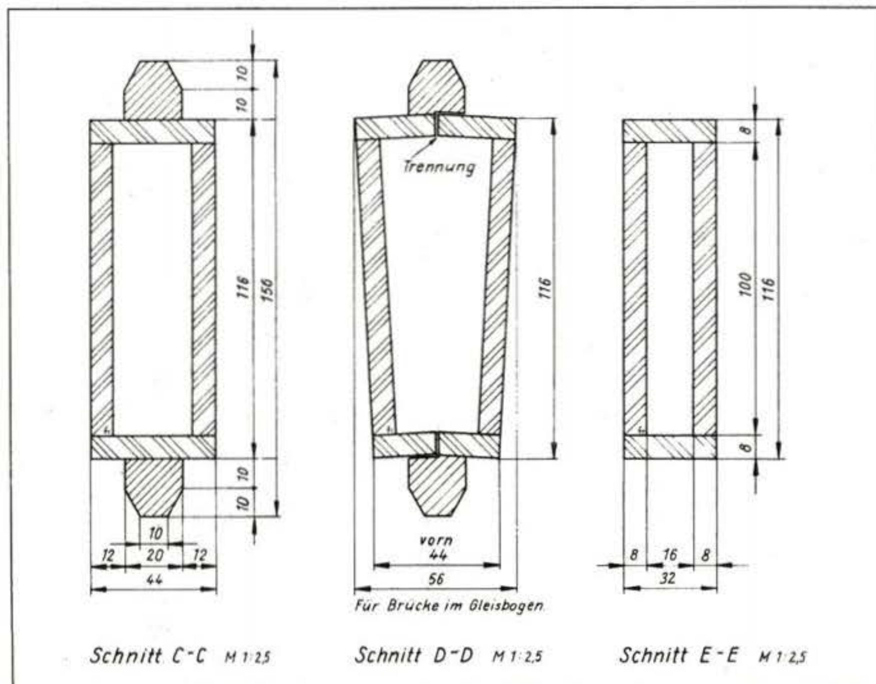
Ein solcher Viadukt läßt sich darüber hinaus im Gleisbogen anlegen. Der Halbmesser darf jedoch minimal 700 mm betragen. Die Pfeiler erhalten dann einen trapezförmigen Querschnitt. Wird handelsübliches Fahrleitungsmaterial verwendet, sind die Fahrdrähte auf der Bogeninnenseite leicht zu kürzen. Mit Modellgleismaterial lassen sich große Bogenradien leicht herstellen, indem man beim gebogenen Schwellenband die Verbindungsstege zwischen den Schwellen auf der Innenseite des Bogens mit einem Messer durchschneidet. Am geraden Schwellenband müssen lediglich die äußeren Verbindungsstege abgetrennt werden. So ist das Herstellen von Gleisradien problemlos möglich. Auf meiner Brücke wurden Übergangsbögen berücksichtigt, da zwei Brückenbögen in einer Krümmung liegen, die übrigen in der Geraden.

Die Technologie des Bauens

Wenn zum Bauen Material zur Verfügung steht, das sich nicht verzieht, kann man ein Gips-Leim-Gemisch (zweckmäßigerweise etwas eingefärbt) auftragen und dann während des Trocknens durch Ritzen die Steine nachbilden. Das muß aber sehr exakt geschehen. Ich verwendete 5 mm und 8 mm dickes Sperrholz und für die Unterschichten der Brückenbögen festen Zeichenkarton. Da das Sperrholz zum Verziehen neigte, mußte auf einen Anstrich und die damit verbundene Nässeeinwirkung verzichtet werden. Abhilfe schaffen handelsübliche Mauersteinpappen mit großem Steinformat, wobei auf den passenden Farbton und die erforderliche Menge geachtet werden sollte. (Ich benötigte für das Modell etwa 40 Mauersteinpappen.) Die Pfeilervorlagen entstanden aus Leisten unterschiedlicher Breite, die dann mit Mauersteinpappe beklebt wurden. Dabei war zu berücksichtigen, daß an den Kanten jeweils die Mauersteine enden oder durch den Knick zu halbieren sind. Die Radialsteine der Brückenbögen, die Mauersimse in Kämpferhöhe sowie die Rundbogenfriese des oberen Brückenabschlusses wurden aus Pappe angefertigt und wie die aus Sperrholz hergestellten Austritte mit den Mauersteinpappen angepaßter Farbe behandelt.

Die Zinnen, die die Mauer an den Austritten bekrönen, wurden aus einer quadratischen Leiste mit 2-mm-Kantenlänge vorsichtig ausgesägt. Sie können aber auch weggelassen werden. Einige Kompromisse wird man beim Bau eingehen müssen. So habe ich den Abstand der Brüstungsmauer von der Gleismitte (3 200 mm, umgerechnet 36,8 mm) vermindert, da die Modellgleisabstände größer sind als beim Vorbild und die Brücke nicht zu breit werden darf. Werden Modellgleise verwendet, sollte man versuchen, dem vorbildgetreuen Gleisabstand möglichst nahe zu kommen.

Bleibt mir jetzt noch, mich bei den Modellbahnfreunden Günter Fromm, Erfurt, und Falk Barth, Leipzig, für die zahlreichen Hinweise und Ratschläge beim Bau meines Modells zu bedanken.



Schnitt C-C M 1:2,5 Schnitt D-D M 1:2,5 Schnitt E-E M 1:2,5



Hallo liebe Modellbahnfreunde und Ihr, die es werden wollt!

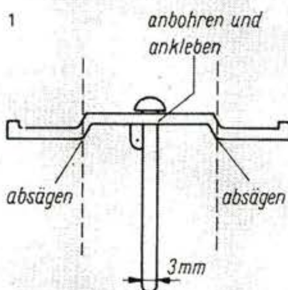
Heute grüße ich besonders die neuen Junior-Leser. Für viele Pioniere und Schüler hat sich der Wunsch nach einer Modelleisenbahn zu Weihnachten erfüllt. Nachdem Ihr mit einigen Fahrzeugen, Gleisstücken und ein paar Weichen auf dem Fußboden Eure ersten Runden gedreht habt, ist Eure Freude an dem Hobby Modelleisenbahn sicherlich erst richtig entbrannt.
In den vorangegangenen Heften habe ich die wichtigsten Überlegungen zusammengefaßt, die bei der Planung und dem Bau einer Anlage berücksichtigt werden müssen.
Ich bin sicher, daß noch viele neue Probleme und Fragen aufgetaucht sind. Schreibt mir also, damit meine vielen Freunde, die „großen" Modelleisenbahner und ich, Eure Fragen beantworten können.
Für die erfahrenen Modelleisenbahner unter Euch habe ich heute eine Bauanleitung von dem Schüler Thomas Alt aus Balgstädt für einen Unterfluranantrieb bei TT-Weichen anzubieten. Obwohl es einen entsprechenden Umrüstsatz (Katalog-Nr. 7960) für 4,– M zu kaufen gibt, ist der Vorschlag interessant, da man kostenlos zum Erfolg kommt.
Allerdings bedarf der Umbau etwas Zeit, Sorgfalt und Geschicklichkeit. Aber Ihr habt doch Ferien!
Außerdem wird in dieser Ausgabe ein weiterer Vorschlag veröffentlicht, den Ihr zur Gestaltung der „junior-Seite" gemacht habt. Mit dem Stichwort Gabarit soll das Eisenbahn-Lexikon aufgeschlagen werden. Ich fange nicht mit dem Buchstaben A an, wie es eigentlich in einem Lexikon üblich ist. Ich habe einen Begriff ausgesucht, der gerade von besonderer Aktualität ist und um deren Erläuterung Ihr gebeten habt.
Mit dem Bericht von Peter Frost (AG 6/52 Leipzig) über die Lager für Erholung und Arbeit 1987 möchte ich Euch aber auch schon an den nächsten Sommer erinnern. Vielleicht könnt Ihr 14 Tage der Sommerferien einplanen, um dabei zu sein, wenn die Signale für das 12. Lager der Erholung und Arbeit auf „Fahrt frei" gestellt werden.
Aber zunächst wünsche ich Euch erholsame Winterferien.

Euer

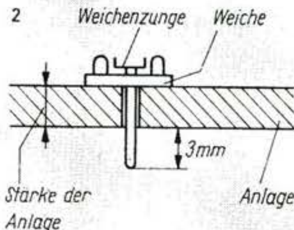
Willy

Unterflurantrieb für TT-Weichen

Mit relativ geringem Aufwand ist es möglich, die handelsüblichen TT-Weichen auf Unterflurantrieb umzurüsten.
Im ersten Arbeitsgang trennt man den Antrieb von der Weiche. Als nächstes wird das Schienenprofil vom Schwellenband gelöst. Ist das geschehen, bohrt man links und rechts der Schienenhalterung ein Loch und feilt den Rest dazwischen aus. Dabei ist sehr vorsichtig vorzugehen. Das Schwellenband kann nämlich leicht brechen. Im nächsten Arbeitsgang muß die Stellschwelle bearbeitet werden. Unter der Zungenhalterung wird ein Stab von 3-mm-Durchmesser geklebt (Abb. 1).



Die Stellschwelle sollte zu diesem Zweck angebohrt werden. Die Länge des Stabes richtet sich nach der Dicke der Anlagenplatte. Bezeichnet man mit dem Wert x die Dicke der Platte, dann beträgt die Stablänge x + 3 mm (Abb. 2). Die außenstehenden Verlängerungen der Stellschwelle sind nur abzusägen und dann ordentlich abzuschleifen.
Jetzt baut man die Weiche wieder zusammen und bringt sie auf der Anlage an. Der Antrieb ist unter der Anlage auf dem noch herausstehenden Stellstift anzuschrauben. Abschließend werden die Weiche und deren Antrieb auf Funktionsfähigkeit geprüft. Das Ergebnis ist eine Weiche mit Unterflurantrieb.



Th. Alt, Balgstädt

11. Lager der Erholung und Arbeit in Erfurt

Die Lager für Erholung und Arbeit, die die Jugendkommission des Präsidiums des DMV in enger Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn organisiert, sind zu einer guten Tradition geworden. Erstmalig fanden in den Sommerferien 1987 gleich drei derartige Lager statt. In Zeitz, Schwerin und Erfurt. Dabei waren 73 Schüler und acht Betreuer. In Zeitz und Schwerin ging es hauptsächlich um Erdarbeiten. Das Foto zeigt Teilnehmer des Schweriner Lagers beim Auswechseln von Schwellen.
Das Lager in Erfurt diente dagegen der Vorbereitung des 34. MOROP-Kongresses, der Anfang September 1987 in der Blumenstadt stattfand. Um den einzigen Traditionsbahnhof der Deutschen Reichsbahn, Erfurt West, für die Vertreter der 16 europäischen Modelleisenbahn-Verbände und die zahlreichen Delegierten des DMV attraktiv zu gestalten, wurden in den Arbeitseinsätzen etwa 600 m Gleisanlagen und Bahnsteige vom Unkraut befreit. Auf einer Fläche von 1 800 m² wurde Kies aufgeschüttet und verteilt. Immerhin fand in diesem Gelände die Fahrzeug-Ausstellung statt.
Das Arbeitsergebnis war – insgesamt gesehen – recht erfreulich.
Am arbeitsfreien Wochenende unternahmen die Teilnehmer zwei Exkursionen nach Oberhof und Gehlberg sowie nach Eisenach. Dort wurden der Rennsteiggarten, die Einfahrt zum Brandleitetunnel und die Wartburg besichtigt.
So sorgte das Wochenende für eine willkommene Abwechslung zu den Arbeitstagen, die recht anstrengend waren.



Untergebracht waren die Teilnehmer in der Station Junger Naturforscher und Techniker „Waleri Bykowski" in Erfurt-Mitte. Einen großen Teil der Freizeit verbrachten die Freunde im Computerkabinett der gastgebenden Station. Unter Anleitung von zwei fachkundigen Betreuern konnten einfache Programme angewandt und Computerspiele veranstaltet werden. Weiterhin wurden im Lager ein Grill- und Kinoabend organisiert. Außerdem konnte die Modellbahnanlage der Station besichtigt werden. Ein Besuch im Bw Erfurt gehörte ebenso zum Programm wie das Tischtennisspielen. Großen Anklang fand auch ein Diavortrag des Pioniereisenbahners der Pioniereisenbahn Leipzig Tobias Walther, der ein Lagerteilnehmer war. Er zeigte uns Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn. Am letzten Arbeitstag überbrachten Vertreter des DMV und der Deutschen Reichsbahn den Teilnehmern ihren Dank für die geleistete Arbeit.
Neben dem Lohn erhielt jeder ein Glas mit einem Eisenbahnmotiv, ein Poster zum MOROP-Kongreß, eine Gedenkmünze und einen Freifahrschein zur persönlichen Verfügung. Die Besten wurden zusätzlich mit einer Prämie geehrt. Man kann sagen, daß das Lager alle Erwartungen erfüllt hat.

P. Frost, Leipzig

Wenn Ihr ...

... am 23. Februar um 16.00 Uhr im 1. Programm unser Kinderfernsehen einschalten solltet – und wir möchten Euch dazu ermuntern – werdet Ihr unter unserem Reihen-Titel „Wie wär's?" eine Sendung zum Thema Modelleisenbahn sehen können. Zugegeben: Die Redaktion will damit zunächst erst einmal Interessen wecken, für sinnvolle Freizeitbeschäftigung ganz allgemein werben und für ein interessantes Hobby im speziellen. Anfängertips werden also im Vordergrund stehen. Aber vielleicht ist das eine oder andere für Euch doch von Interesse, wie die auf dieser Seite vorgestellte Schaltung, die wir im Vorgriff auf die Sendung hier schon einmal anbieten wollen. Was für uns aber das Wichtigste ist: Vielleicht können in einer nächsten Folge zu diesem Thema Eure Anregungen einfließen. Womit kann, womit sollte man den jüngsten Junioren über das handelsübliche Angebot hinaus Anregungen und Anleitungen zur Selbsttätigkeit geben? Und weiter: Wie können wir die Beschäftigung mit den kleinen Bahnen sozusagen „ins rechte Gleis" bringen? Natürlich soll das Ganze praktikabel sein, aber: Wir möchten von Mal zu Mal den Anspruch, das Niveau des Angebots zu steigern, erhöhen. Und dies aufbauend auf den Vorschlägen von Praktikern! Also: „Wie wär's?" (und natürlich: Gutes Gelingen, was unseren „Einstand" betrifft).
Kinderfernsehen der DDR
Redaktion „Wie wär's",
Berlin, 1199

Ein wichtiger Hinweis!
Auf ihrer letzten Sitzung hat die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV beschlossen, in den Sommerferien 1988 wiederum zwei Lager der Erholung und Arbeit parallel in Zeitz und Schwerin in der Zeit vom 3. Juli (Sonntag) bis 15. Juli 1988 zu organisieren! Bewerbungen sind bereits jetzt über die Arbeitsgemeinschaft oder direkt an die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV, Freund Dieter Weide, Georg-Schumann-Str. 261, Leipzig, 7022, möglich.
Mir hat der Bericht von Peter auf nebenstehender Seite so gefallen, daß ich große Lust bekommen habe, mich auch um die Teilnahme zu bewerben. Verreisen, viele interessante Erlebnisse, das Gespräch mit gleichgesinnten Freunden und eine wichtige unterstützende Arbeit für unsere große Eisenbahn, das ist eine prima Sache. So denkt Euer Willy!

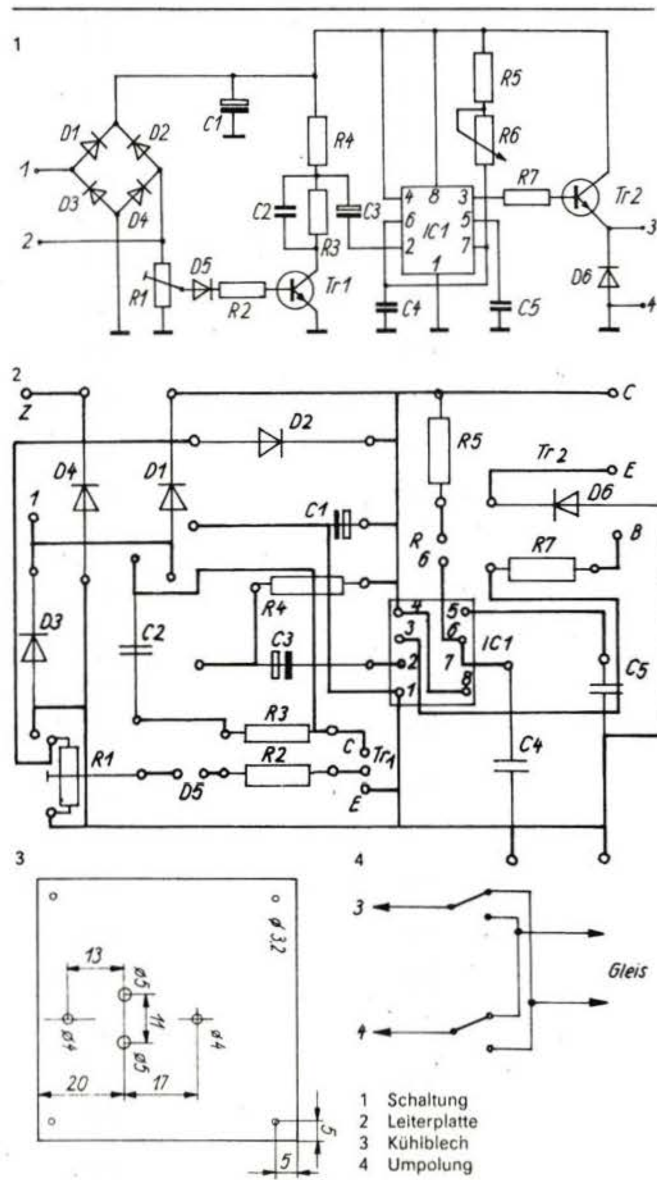
Für unsere Elektronikspezialisten

Damit die Lokomotiven langsamer fahren

Es kann an einigen Stellen, besonders auf einer größeren Modellbahnanlage, für einen realistischen Fahrbetrieb notwendig sein, ein sehr langsames und trotzdem sicheres und kraftvolles Fahren von Lokomotiven zu realisieren.
Die vorgestellte Schaltung ist eine für diese Zwecke relativ preisgünstige Lösung. Sie kann bei kleineren Anlagen eventuell auch als Fahrregler für die gesamte Anlage benutzt werden.
Es handelt sich um eine Pulsbreitenregelung. Deren Prinzip besteht darin, dem Motor der Lokomotive Impulse konstanter Spannung, konstanten Abstands, aber unterschiedlicher Dauer zuzuführen. Die Impulsdauer kann mit dem Potentiometer R6 eingestellt werden. Diese Impulse bewirken bei geringer Breite (oder Dauer) lediglich ein leichtes Vibrieren oder Brummen des Motors. Steigt die Impulsbreite, kommt je nach Belastung der Lok der Moment, in dem sich der Zug ruckfrei und sicher in Bewegung setzt. Voraussetzung sind natürlich saubere Gleise und Antriebsräder.
Insbesondere eignet sich die Schaltung durch die möglich gewordene extrem langsame Fahrweise für den Rangierbetrieb.

Zum Aufbau:
Er ist auf einer Universalleiterplatte oder einer Leiterplatte (Abb. 2) möglich. Für die Widerstände können solche mit einer Belastbarkeit von 0,125 W verwendet werden. Das Potentiometer R6 ist in ein Stellpult zu integrieren oder sollte an anderer Stelle der Anlage gut zugänglich sein. Die Wechselspannung an den Anschlüssen 1 und 2 beträgt 10 V bis 16 V. Sie kann einem Transformator entnommen werden, der mit etwa 2 A belastbar ist (evtl. ein Zusatzgerätetrafo).
Der Leistungstransistor Tr 2 wird auf ein Kühlblech nach Abb. 3 montiert, das man – nachdem alle anderen Bauelemente eingelötet wurden – im Abstand von 2 cm mit Abstandshülsen und entsprechend langen Schrauben (M3) über der Leiterplatte befestigt.

Inbetriebnahme:
Von den Anschlüssen 3 und 4 gelangt die Fahrspannung zu den Gleisen. Um die Fahrspannung umpolen zu können, ist ein zweipoliger Umschalter vorgesehen, der gemäß Abb. 4 geschaltet wird.
Nach dem Zusammenschalten aller Teile und Aufsetzen einer Lokomotive wird R1 so eingestellt, daß die Lok sicher und entsprechend langsam fahren kann und sich mit dem Potentiometer R6 die Geschwindigkeit vom Stillstand bis zu einem Maximalwert gleichmäßig einstellen läßt.



1 Schaltung
2 Leiterplatte
3 Kühlblech
4 Umpolung

Stückliste:

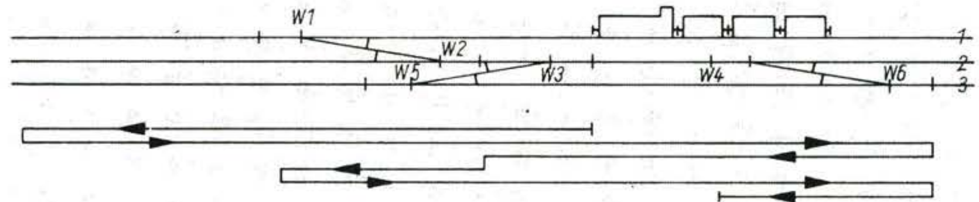
D1...D4, D6	Siliziumdioden SY 351/1
D5	Silizium-Schaltdiode SAY 16
R1	Einstellregler 10 kΩ
R2	Widerstand 22 kΩ
R3	Widerstand 4,7 kΩ
R4	Widerstand 47 kΩ
R5	Widerstand 100 kΩ
R6	Potentiometer 100 kΩ
R7	Widerstand 330 Ω
C1, C3	Elektrolytkondensator 100 µF/25 V
C2, C4, C5	Folienkondensator 100 nF
Tr1	Silizium-Schalttransistor SS 216
Tr2	Silizium-Leistungsschalttransistor SD 600...602, SD 802 oder Bastlerbeutel 15
IC1	Schaltkreis B555D

Text und Zeichnungen:
Dr. A. Lingott, Berlin

So wird umgesetzt!
Die Knobelaufgabe hat Euch großen Spaß gemacht, denn so viele Zuschriften hatte ich nicht erwartet. Ich freue mich natürlich auch, daß unsere großen Modelleisenbahner ebenfalls Spaß an dieser Knobelei hatten und ihre Lösung eingeschickt haben. In einigen Arbeitsgemeinschaften wurde die Lösung gemeinsam erarbeitet, und jedes Gruppenmitglied schickte eine Karte, um damit die Chance zu haben, zu den Gewinnern zu gehören.
Natürlich mußte bei der Vielzahl der richtigen Einsendungen das Los entscheiden. Wir beglückwünschen die Gewinner
- Rolf Woheid, Riesa, 8400
- Thomas Jobke, Haldensleben, 3240
- A. Bachmann, Roßwein, 7304
- Steffen Cäsar, Colbitz, 3212.

Sie haben den Anerkennungspreis, einen Vlieskalender für das Jahr 1988 mit einem Motiv der ehemaligen Spreewaldbahn, bereits per Post erhalten.
Aber neben den vielen richtigen Einsendungen gab es auch zahlreiche falsche Lösungen.
Wir haben daher den Gleisplan noch einmal skizziert, um Euch auf Fehler beim Durchdenken der Lösung hinzuweisen. Die Linien unter dem Gleisplan zeigen den Fahrweg und die Fahrtrichtung der Lokomotive. Als Meßpunkt wurde die Lokomotivspitze gewählt.
Als richtige Lösung wurde die Beschreibung des Fahrweges in der Form
W 1 – W 1 – W 2 – W 3 – W 4 – W 6 – W 6 – W 5 – W 5 – W 3 – W 4 – W 6 – W 6 anerkannt.
Als richtig wurde auch gewertet, wenn die gleiche Weiche nicht zweimal hintereinander genannt und dafür eine Erklärung gegeben wurde wie Abkuppeln, Richtungsänderung, Weiche umstellen u. dgl. Mit dieser Aufzählung der befahrenen Weichen war der **kürzeste** Fahrweg und die Ausfahrt aus dem **Gleis 3** eindeutig bestimmt.
Welche Fehler wurden gemacht?
1. Viele Freunde wollten den Zug aus dem Gleis 1 wieder ausfahren lassen. Das ist natürlich möglich, aber nicht bei einem geforderten kürzesten Fahrweg der Lokomotive.
2. Auch die vorgeschlagene Ausfahrt aus dem Gleis 2 ist unter diesen Bedingungen nicht richtig, weil die Wagengruppe zwischen den Weichen W 3 und **W 6** nicht grenzzeichenfrei abgestellt werden können. Damit dürfen die Wagen in diesem Bereich auch **nicht** über Gleis 3 von der Lokomotive umfahren werden.
Das zu erkennen, war die kleine Schwierigkeit in der Knobelei. Wer sich bis dahin noch nicht mit dem Aufbau und den Grundmaßen einer Weiche beschäftigt hat, konnte es aus diesem Anlaß tun.
In der Maßskizze wurde die Weiche EW 49-190-1:9 verwendet. Sie ist in solchen Bahnhofsanlagen sehr häufig eingesetzt. Für die noch Unerfahrenen können wir vielleicht im Junioren-Lexikon diesen Begriff einmal erklären.
3. Die Fahrt W 1 – W 1 – W 2 – W 3 – W 5 – W 5 und das anschließende Umfahren der im Gleis 3 zwischen den Weichen W 5 und W 6 abgestellten Wagengruppe ist rangierdienstlich möglich. Bei diesem Fahrweg aber handelt es sich nicht um den gesuchten **kürzesten** Fahrweg.
Anhand der maßstäblichen Lösungsskizze ist leicht ein Vergleich mit der richtigen Lösung möglich.
Aufgrund des großen Interesses an der Knobelei, werden wir neue Aufgaben vorbereiten.

m. h.



Eisenbahn-Lexikon

Stichwort: Gabarit
Das Wort Gabarit stammt aus dem Französischen und bedeutet soviel wie Schablone. Die Eisenbahner verstehen darunter die Lichtraumumgrenzungslinie. Diese gedachte Linie markiert den Raum über dem Gleis, der von allen baulichen Anlagen und Einrichtungen, wie Brücken, Signalen und anderen Bauwerken, freizuhalten ist. Schließlich müssen sich die Eisenbahnfahrzeuge ungehindert und gefahrlos in diesem Lichtraum bewegen können.
In diesem Zusammenhang werden auch die Begriffe Regellichtraum und Lichtraumprofil verwendet.
Seit dem 1. Januar 1958 wurde bei der Deutschen Reichsbahn die Lichtraumumgrenzungslinie „1-SM/DR" eingeführt.
Sie ist bei allen Neubauten und auch bei umfassenden Rekonstruktions- und Erneuerungsmaßnahmen an Gleisanlagen zu gewährleisten. Die 1-SM/DR umgrenzt einen größeren lichten Raum als das bis dahin gültige Regellichtraumprofil nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.
Mit der Einführung dieses erweiterten Lichtraumes wurde auch der grenzüberschreitende Verkehr, speziell mit Fahrzeugen der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD), rationell gestaltet. Infolge der in der UdSSR üblichen Spurweite von 1524 mm (Breitspur) gegenüber den europäischen Eisenbahnen mit 1435 mm besitzen die sowjetischen Fahrzeuge im allgemeinen einen größeren Fahrzeugquerschnitt.
Die Umgrenzungslinie 1-SM/DR ist bereits seit 1958 gültig. Ihre umfassende Durchsetzung hat wieder große Aktualität. Mit der Eröffnung der Eisenbahn-Fährlinie Mukran–Klaipeda im Jahre 1986, auf der bekanntlich nur Breitspurwagen trajektiert werden, muß ein sehr großer Teil der Breitspurwagen im Umladekomplex Mukran in Regelspurwagen umgeladen werden. Nur wenige Wagen können gegenwärtig durch den Austausch der Drehgestelle umgespurt werden, da infolge der noch nicht durchgängigen Anwendung der Umgrenzungslinie 1-SM/DR im Netz der Deutschen Reichsbahn Züge mit Breitspurwagen eine betriebliche Sonderbehandlung erfahren müssen.

Züge, die Wagen mit Lademaßüberschreitung führen, müssen durch Fahrplananordnungen besonders bekanntgegeben werden, da bei ihrer Fahrt erforderlichenfalls das Nachbargleis gesperrt, die Geschwindigkeit bei Vorbeifahrt an bestimmten baulichen Anlagen stark eingeschränkt oder die Begegnung mit Zügen, die ebenfalls Wagen mit Lademaßüberschreitungen mitführen, ausgeschlossen werden muß.
Auf vielen Güterbahnhöfen und auf vorbildgetreuen Modellbahnanlagen kann man oft das Lademaß sehen, das, wie eine Schablone, prüfen soll, ob der offene bzw. flache Wagen (Gattung E, R, S) auch entsprechend der Begrenzungslinie betriebssicher beladen ist. Für Modellbahnanlagen ist der lichte Raum in den „Normen für Europäische Modelleisenbahnen" (NEM) 102 und 103 festgelegt.

m. h.

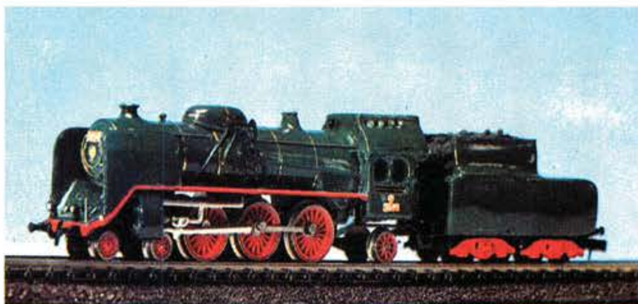
Unterwegs

Noch sind die Wege naß vom letzten Regen. Doch in den Zweigen des knorrigen Baumes am Wiesenhang verfangen sich bereits helle Wolken. Die Morgenstille, die den weiten Raum füllt, prägt das einsame Land. Äcker und Felder ruhen. Das Streckengleis, das hier im Bogen verläuft, liegt noch verträumt. Ein rhythmisches Geklirr in der Ferne durchstößt die Ruhe. Sichtbar wird ein kleiner Zug, vier Wagen nur, die alte Lokomotive hat keine Mühe mit ihnen. Gleichmäßig stampft sie heran und erfüllt den stillen Ort vorüberfahrend mit ihrer Gegenwart: Eisenbahn und Landschaft – ein Bild der Harmonie. Doch nur kurz. Mit hellen Doppelschlägen an den Schienenstößen, leiser und leiser werdend, entschwinden die Wagen dem Blickfeld.
Zurück bleibt nur eine dunkle Rauchfahne, die langsam am blauen Himmel zerflattert.

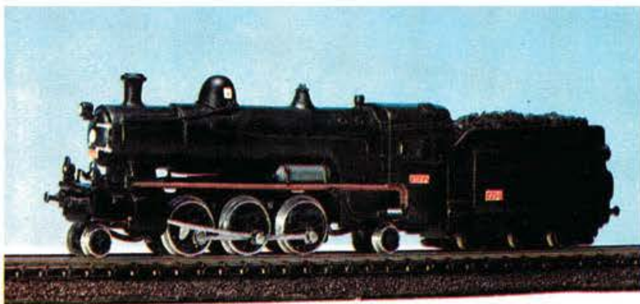
Peter König aus Schneeberg fand dieses Motiv auf der Kleinbahnstrecke zwischen Erfurt West und Nottleben. Er hielt es in dieser gelungenen Zeichnung fest.
Günter Barthel


18.03.87

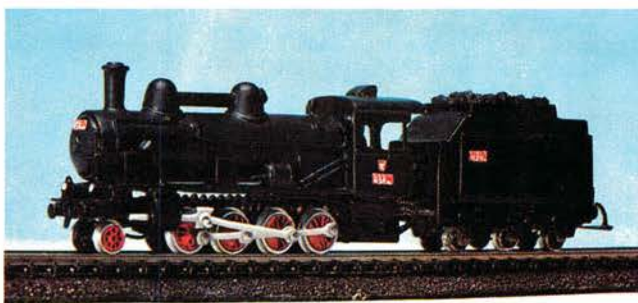
1



2



3



4



5



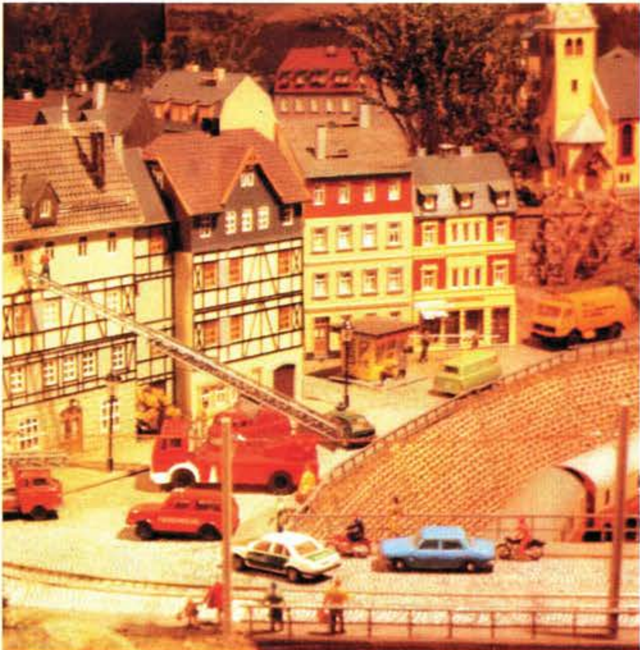
6



1



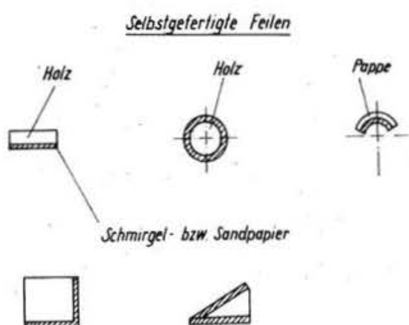
2



Selbst gebaut ...

... sind die auf dieser Seite vorgestellten Modelle der Nenngröße Z von Harald Bürger aus Radeberg. Seit vielen Jahren beschäftigt er sich mit dem Bau von Fahrzeugen der Nenngrößen H0, N und seit einiger Zeit auch mit der Nenngröße Z. Entstanden die Modelle anfänglich aus Pappe bzw. Weißblech und später aus Messing, hat neuerdings wieder die Pappbauweise Vorrang. Daß dabei auch Mißerfolge in Kauf genommen werden müssen, ist bekannt.
Harald Bürger dazu: „Nicht immer gelingt mir auf Anhieb ein Modell, oft muß Lehrgeld bezahlt werden, doch wenn das Werk gelungen ist, dann bin ich irgendwie ein wenig stolz darauf."
Im nachstehenden Beitrag berichtet Harald Bürger über seine Erfahrungen im Fahrzeugbau.

Pappe für den Fahrzeugbau?
Zu Beginn meiner Bastlertätigkeit verwendete ich für den Fahrzeugbau ausschließlich Pappe und Papier. Es fehlte jegliche Erfahrung mit diesem Material; die Modelle befriedigten kaum. Später versuchte ich es mit Weißblech alter Konservenbüchsen. Dieser Schritt brachte mich ein kleines Stück vorwärts. Das dann verwendete Messingblech ließ sich bedeutend besser bearbeiten. Es entstanden einfache Modelle in den Nenngrößen H0, TT und N.
Im Zusammenhang mit dem Bau von N-Fahrzeugen versuchte ich erneut, Pappe und Papier zu verarbeiten. Die dabei mögliche Klebetechnik bewährte sich wesentlich besser. Systematische Versuche mit verschiedenen Pappsorten zeigten, daß einige gut für den Modellbau geeignet sind. Zu berücksichtigen ist jedoch die ausschließlich fasrige Oberfläche der Pappe im Hinblick auf eine anspruchsvolle Farbgebung. Deshalb versuchte ich anfangs, mehrere



Lackierungen abzuschmirgeln. Schließlich zeigte sich, daß die Pappen am besten mit Nitrospachtelkitt – möglichst beidseitig – bearbeitet werden. Nach einer Trockenzeit von etwa ein bis zwei Stunden sind die Oberflächen zunächst mit grobem Schmirgelpapier, dann nach mehrmaligem Einstreichen fein zu verputzen. Diese Technologie ist sehr mühsam, zahlt sich aber aus. Durch diese Imprägnierung wird die Pappe widerstandsfähig. Alle Teile sind gut klebefähig, und es lassen sich kleine Modelle in jeder Variante herstellen. Das Material läßt sich gut bearbeiten, so auch mit selbst gebauten Feilen (siehe Skizze).
Für die Farbgebung bewähren sich Nitrofarben und Plastefarben gleichermaßen. Sie werden mit dem Pinsel aufgetragen. Natürlich sind auch hierbei einige Versuche nötig, um die gewünschten Farbtöne – seidenmatt oder glänzend – zu erhalten. Die mit dieser Technik hergestellten Modelle kommen denen aus Plaste sehr nahe. Das trifft zu für die Gestaltung von Details ebenso wie für die Eigenschaften des Materials.

1 ČSD-Dampflok der Reihe 387.0. Das Fahrwerk stammt von einem Märklin-Modell der Baureihe 03.

2 ČSD-Dampflok der Reihe 365.0. Der Antrieb befindet sich im Tender.

3 ČSD-Dampflok der Reihe 434.2. Auch hier ist der Motor im Tender untergebracht worden. Der Antrieb erfolgt allerdings über die Achsen der Lokomotive.

4 ČSD-Dampflok der Reihe 310.0. Das Fahrwerk wurde von einer 89er von Märklin übernommen.

5 ČSD-Dampflok der Reihe 334.1. Von einer Märklin-Lok der Baureihe 24 fand ebenfalls das Fahrwerk Verwendung.

6 ČSD-Diesellok der Reihe T 478.3. Zwei Achsen werden bei diesem Modell angetrieben.

Fotos. Albrecht, Oschatz; Zeichnung: Verfasser

Günter Schöberlein (DMV),
Elsterberg

25 Jahre AG „Elstertalbrücke"

Greiz im März 1963: Fünf Modelleisenbahner hatten den Wunsch, Mitglieder des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR zu werden und eine Arbeitsgemeinschaft zu gründen. Dem Antrag zur Aufnahme in den DMV wurde schnell stattgegeben, und die nunmehrigen Mitglieder der AG 3/19 im Bezirksvorstand Dresden schmiedeten ihre ersten Pläne.
Drei Jahre später, 1966, erhielten die Freunde einen Arbeitsraum im Güterschuppen des Bahnhofs Greiz-Dölau, die Voraussetzungen für den Bau einer Gemeinschaftsanlage waren geschaffen.
Welche Schwierigkeiten nun zu bewältigen waren, weiß ein jeder, der vor ähnlichen Problemen stand oder steht: Das begann bei der Materialbeschaffung für die Anlage im allgemeinen, dem Komplettieren des Fahrzeugparkes im speziellen und endete bei so manchem finanziellen Problem.
Doch schon im November 1967 trat die kleine Gruppe mit ihrer ersten Ausstellung im Kulturhaus Richard Schiller des VEB Papierfabrik Greiz an die Öffentlichkeit. Das Ergebnis der Bemühungen zahlte sich aus: An nur drei Tagen kamen 2 600 Besucher! Mit den Einnahmen aus dieser Ausstellung war die weitere Existenz der AG gesichert.
1970 wurde der Arbeitsraum im Güterschuppen des Bahnhofs Greiz-Dölau durch den Rechtsträgerwechsel von der Deutschen Reichsbahn zum VEB Chemiewerk Greiz-Dölau gekündigt, die Arbeit an der Gemeinschaftsanlage dadurch total lahmgelegt. Bevor Anlage, Fahrzeuge und Werkzeuge umgelagert werden konnten, wurde das gesamte Material entwendet. Das stellte die Modellbahnfreunde vor eine schier unlösbare Aufgabe. Ein Weiterbestehen der Arbeitsgemeinschaft war gefährdet. Doch das Interesse und die Liebe der AG-Mitglieder zu ihrem Hobby halfen ihnen, einfach weiterzumachen und um eine neue Perspektive zu kämpfen. Im Oktober 1970 schließlich gelang der Durchbruch: Der VEB Papierfabrik Greiz stellte der AG 3/19 einen neuen Arbeitsraum zur Verfügung.

1 und 2 Die meiste Zeit verbrachten die Freunde der AG „Elstertalbrücke" für die Gestaltung ihrer Gemeinschaftsanlage. Abb. 1 vermittelt einen Blick auf die Mittelgebirgslandschaft im Maßstab 1:87. Die Modellstadt wird sogar mit einer Straßenbahn erschlossen (Abb. 2), die jedoch durch die herbeigeeilte Feuerwehr zum Zeitpunkt dieser Aufnahme nicht verkehren durfte.

Ein Wendepunkt

Durch den neuen Arbeitsraum gab es nun auch neue Initiativen. Der Bau einer neuen und größeren Anlage wurde in Angriff genommen. Eine Patenschaft mit dem VEB Papierfabrik erleichterte vieles. So werden seitdem die Modellbahn-Ausstellungen, Tauschmärkte oder sonstige Veranstaltungen im betriebseigenen Kulturhaus „Richard Schiller" organisiert.

Im Januar 1974 wurde die neue Gemeinschaftsanlage erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Die in Rahmenbauweise gefertigte H0-Anlage kann entsprechend den Raumverhältnissen in der Länge verändert werden. Neue Bahnhofsteile, die zur 13. Ausstellung anläßlich des 25jährigen Bestehens der AG vorgestellt werden, sind gerade fertiggestellt worden.

1976 begann der Bau der Elstertalbrücke im Maßstab 1:87. Dieses historische Bauwerk wurde vorbildgetreu nachgebaut. Im November 1979, zur 7. Modellbahn-Ausstellung, konnte es – eingefügt in die Anlage – von den Greizern und ihren Gästen erstmals besichtigt werden. Diese Aktivität war auch der Grund, weshalb diese Arbeitsgemeinschaft zu ihrem 15jährigen Bestehen im Jahre 1978 den Ehrennamen „Elstertalbrücke" verliehen bekam.

Das allerdings geschah schon unter Regie des Bezirksvorstandes Erfurt. Durch eine strukturelle Veränderung bei der Deutschen Reichsbahn gehört die nunmehrige AG 4/19 seit 1976 nicht mehr zum Bezirk Dresden.

Zum Tag des Eisenbahners 1982 wurde das Modell der Elstertalbrücke zur Festveranstaltung in der Erfurter Thüringenhalle in einer Kollektivausstellung des Bezirksvorstandes Erfurt gezeigt.

Eisenbahnjubiläen und Öffentlichkeitsarbeit

Natürlich waren die Greizer Modelleisenbahner auch bei örtlichen Eisenbahnjubiläen außerordentlich aktiv. 1965, zum 100jährigen Jubiläum der ehemaligen Greiz-Brunner Eisenbahn, veranstalteten sie eine Modellbahn-Ausstellung im Greizer Museum. Als zehn Jahre später die Jahrhundertfeier der Elstertalbahn auf dem Programm stand, wurde mit dem Greizer Heimatmuseum im Sommerpalais eine Ausstellung organisiert. Hinzu kamen Arbeitseinsätze zur Verschönerung der Bahnanlagen zwischen Greiz und Plauen.

1979 schließlich wurde das 100jährige Bestehen der Eisenbahnverbindung zwischen der Elstertalbahn und der Greiz–Brunner Bahn zwischen Greiz und Greiz-Aubachtal gefeiert. Hierbei waren die Greizer Freunde ebenso aktiv wie beim 100jährigen Streckenjubiläum Weida–Meltheuer im Jahre 1983.

Ein besonderer Höhepunkt wurde dann 1985 das Jubiläum 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen.

Bei Vorbereitung und Durchführung aller Veranstaltungen gab es stets ein gutes Miteinander der Deutschen Reichsbahn, Dienstort Greiz, und der AG 4/19. Ob bei der Verschönerung der Bahnanlagen, als Aushilfskräfte auf den Bahnanlagen zu den Fahrzeug-Austellungen, als Begleiter in den Sonderzügen oder beim Organisieren anderer eisenbahntypischer Ausstellungen: Überall trug die gemeinsame Arbeit zum Gelingen dieser Veranstaltungen bei. Stets dazu gehörte außerdem der Souvenirverkauf.

Seit einigen Jahren tragen die Greizer Freunde außerdem zur Ausgestaltung der Weihnachtsmärkte in Greiz und Elsterberg bei. Die aus diesen Anlässen gezeigten Ausstellungen erfreuen sich eines regen Zuspruchs. Zum Solidaritätsbasar der Journalisten in Berlin unterstützten die Mitglieder der AG 4/19 schon seit mehreren Jahren die Redaktion „modelleisenbahner" mit Souvenirartikeln.

Immer gefragt sind die Tauschmärkte. Bisher wurden fünf derartige Veranstaltungen organisiert; an lobenden Worten hatte es nie gefehlt!

Vom Hobby zum Beruf

Neben dem Modelleisenbahnbau wird die Jugendarbeit sehr ernst genommen. Vor allem geht es darum, die Liebe zum Vorbild zu wecken und damit künftige Facharbeiter für das Eisenbahnwesen zu gewinnen. Daß diese Arbeit Früchte trägt, ist offensichtlich: Neun Jugendliche aus der Greizer AG haben in den letzten Jahren den Beruf eines Eisenbahners erlernt.

Aber zurück zur Modellbahn:

Jahrelang stand der Bau von Gleisanlagen, Häusern und des Geländes im Vordergrund. Doch inzwischen widmen sich einige Modellbahnfreunde dem Eigenbau, Umbau oder Frisieren von Lokomotiven und Wagen. Seit 1983 nehmen zwei Modellbahnfreunde regelmäßig am Modellbahnwettbewerb teil. Bei diesen nationalen und internationalen Veranstaltungen konnten mehrere vordere Plätze und Diplome errungen werden.

Zur Gemeinschaftsanlage

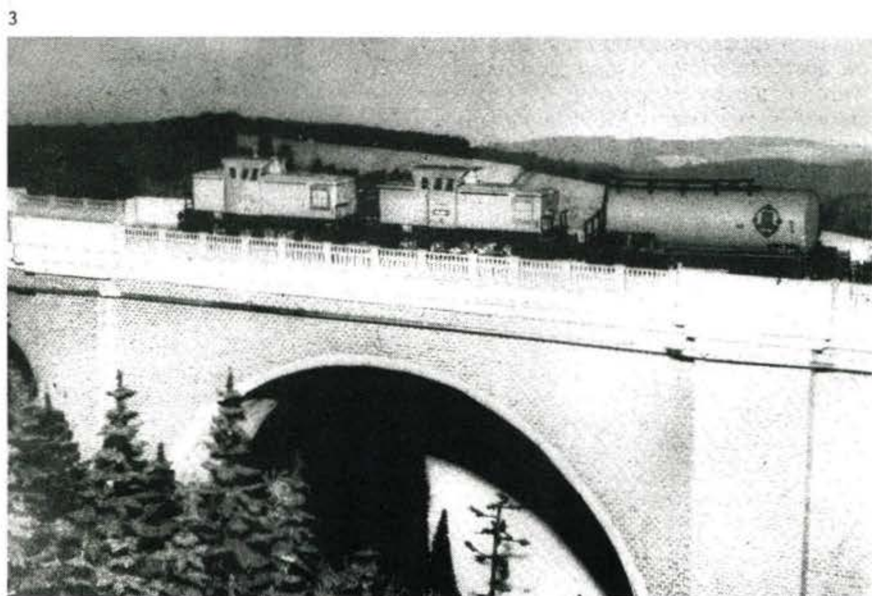
Wie bereits erwähnt, wurde die Anlage in Rahmenbauweise angefertigt. Sie besteht aus zehn Teilen und der Elstertalbrücke. Gegenwärtig ist die Anlage 22,4 m lang und 1,5 m breit. Vorhanden sind etwa 300 m Gleise. 30 Züge können abwechselnd im Fahrbetrieb (vollautomatisches Blocksystem) eingesetzt werden. Das Gelände wurde überwiegend mit Styropor gestaltet. Seit zwei Jahren hält auf der Anlage die Elektronik Einzug. Es besteht eine Fahrstraßenschaltung. Zur Bedienung der Großanlage werden nur vier Freunde benötigt.

Der im Bau befindliche Bahnhof erhält getrennte Anlagen für den Personen- und Güterverkehr. Damit wird den Zuschauern ein abwechslungsreicher und vor allem eisenbahntypischer Betrieb demonstriert. Ein Lokschuppen mit einer Drehscheibe, ein Ablaufberg zur Zugauflösung und -bildung sind ebenfalls vorhanden.

Um auch das Städtebild attraktiver zu gestalten, wurden handelsübliche Straßenbahnmodelle motorisiert und verkehren von einem Stadtteil zum anderen.

„me" wird zu einem späteren Zeitpunkt über diese Anlage noch ausführlich berichten.

3



3 Nicht nur die Elstertalbrücke, sondern auch andere, nicht so exakt dem Vorbild nachempfundene Brückenbauwerke sind auf der Gemeinschaftsanlage untergebracht.
Fotos: Verfasser

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

Ein Bahnpostwagen in der Nenngröße H0

Die Deutsche Post verfügt über eine große Anzahl Bahnpostwagen, die in Züge der Deutschen Reichsbahn eingestellt oder auch als spezielle Postzüge gefahren werden.

In der Nenngröße H0 sind zwei verschiedene Bahnpostwagen im Angebot: der etwas ältere Post 4 sowie der neue Post m-b II/24,2, der äußerlich zu den Y-Wagen paßt.

Für einen klassischen Schnellzug der 50er oder 60er Jahre steht kein geeigneter großer Bahnpostwagen zur Verfügung. Mit etwas Kompromißbereitschaft läßt sich aus zwei Wagen des Post 4 ein Bahnpostwagen herstellen, der dem Post b-c/21,6 von 1936 sehr ähnelt. Der Umbau ist recht einfach und kann auch von Anfängern erfolgreich bewältigt werden.

Zwei Post 4 werden völlig demontiert. Nach der Skizze wird der erste Wagen unmittelbar an der Schräge angerissen und mit der Laubsäge durchgesägt. Den zweiten Wagen trennen wir vom eingezogenen Wagenende aus unmittelbar vor der ersten Doppeltür. Wer den Wagen in vorbildgetreuer Länge bauen will, sägt ihn hinter der Tür durch. Allerdings müssen dann die Fensteröffnungen verklebt und die Türen verschliffen werden.

Nach der Skizze werden ebenfalls beide Dächer durchgesägt. Um unnötige Nacharbeit zu vermeiden, verwenden wir jeweils die Dachteile ohne Wasserkastendeckel.

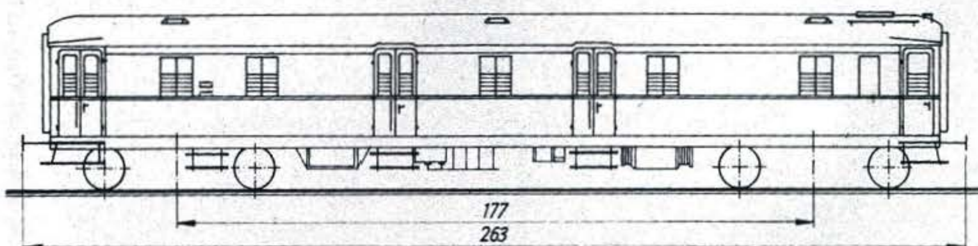
Mit Plastifix werden die beiden Wagen- sowie Dachteile zusammengeklebt. Die Klebestellen sollten von der Innenseite mit Polystyrol hinterlegt und verklebt werden. Nach dem Austrocknen dient Spachtelmasse zum Ausgleichen der Klebestellen. Auf das Dach wird ein Wasserkastendeckel aus Pappe aufgeklebt. Dünne Pappe oder Furnier eignen sich für die jetzt anzufertigenden Laufbretter. Die Lüfter fertigen wir aus einer 2 mm × 2 mm großen Holzleiste, deren obere Kanten rundgeschliffen werden. 10 mm lange Stücke von der Leiste sind an den Enden schräg zu feilen und auf das Dach zu kleben (siehe Skizze). Nach dem Trocknen und Verschleifen erhalten Wagenkasten und Dach einen neuen Anstrich. Gut dazu eignen sich Alkydharz-Vorstreich-Farben. Bei entsprechender Verdünnung können sie auch mit dem Pinsel streifenfrei aufgetragen werden.

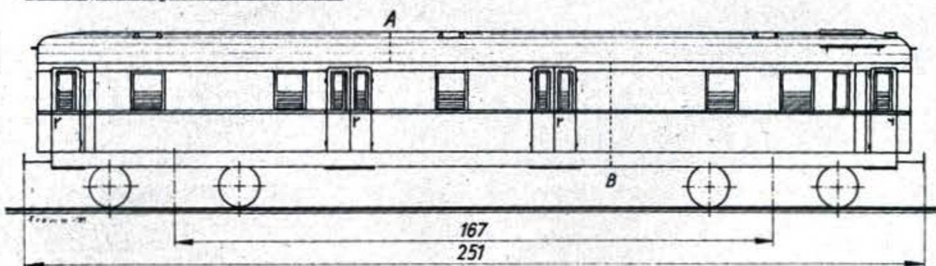
Nachdem der Anstrich griffest getrocknet ist, werden Fensterrahmen aus gelbem Buntpapier geschnitten und die Fensteröffnungen damit hinterlegt.

Bevor der Wagen nun zum Einsatz auf der Modellbahnanlage kommt, muß er noch beschriftet werden.

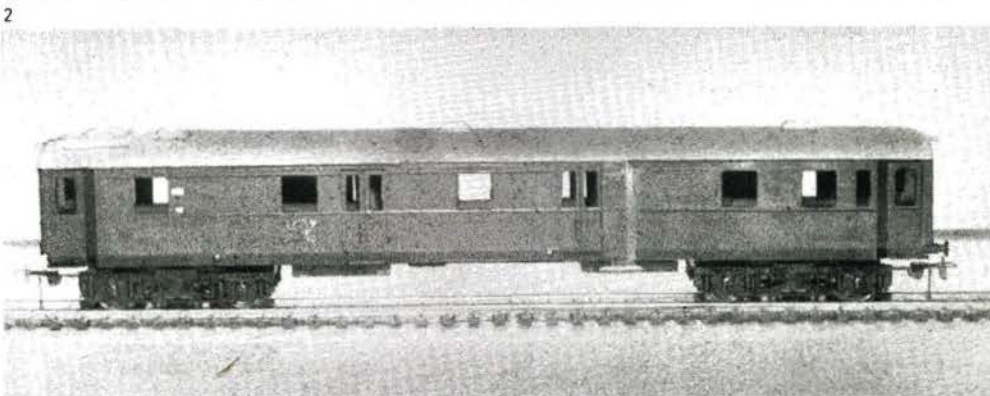
Übrigens: Aus dem Restteil des einen Schicht-Postwagens kann auch noch die Doppeltür an einem Wagenende des Post b-c/21,6 eingepaßt werden. Damit kommt das Umbaumodell ebenfalls fast auf die Originallänge des Post 36.

1

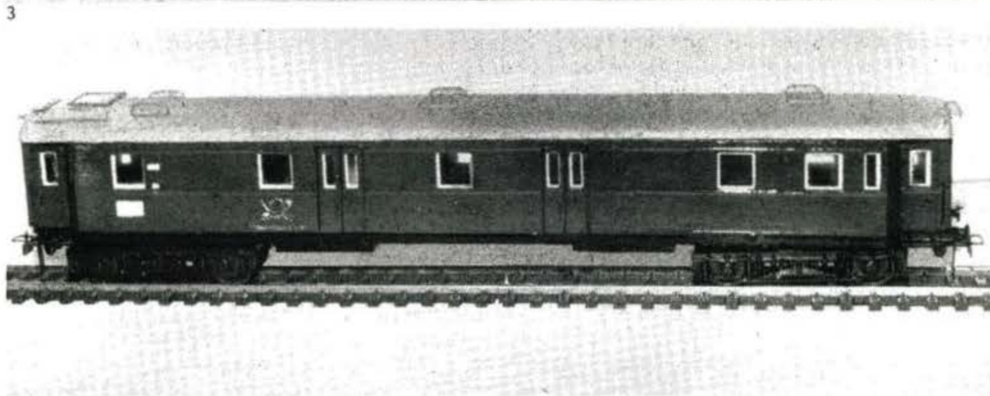




2



3



1 Zeichnung des umgebauten und handelsüblichen Bahnpostwagens im Maßstab 1:2

2 Das umgebaute Fahrzeug vor der farblichen Behandlung (probeweise zusammengesetzt)

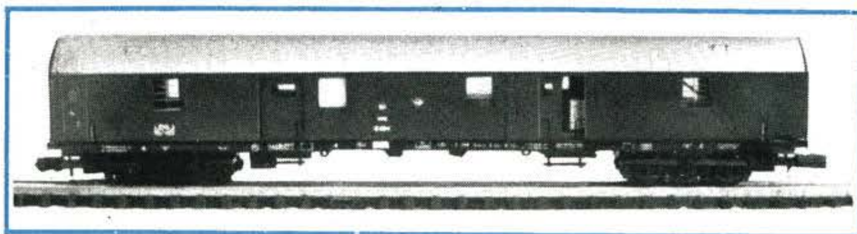
3 Und so bereichert ein neues Fahrzeug den Wagenpark auf der Gemeinschafts- oder Heimanlage.

Zeichnung und Fotos: Verfasser

Wolfgang Rapsilber, Eisenhüttenstadt

Ein Bahnpostwagen in der Nenngröße N

Als jahrelanger Liebhaber der Modelleisenbahn entschloß ich mich, meinen Fahrzeugpark mit dem nicht im Handel erhältlichen Bahnpostwagen der DR, Post m-B II 24,2, zu erweitern. Da sich wesentliche Teile des PIKO-Industriemodells B 4ge dafür verwenden lassen, entschied ich mich für einen Umbau.
Für den Bau dieses Fahrzeugs dienten das gut gestaltete typengleiche H0-Modell eines Bahnpostwagens (VEB PREFO) und das Buch „Reisezugwagen-Archiv" (transpress VEB Verlag für Verkehrswesen) als Nachschlagewerk.
Auf dieser Basis konnte ich auch die Maße des Bahnpostwagens übernehmen, die sich nicht einfach umrechnen ließen, da die LüP des H0-Bahnpostwagens und des N-Schnellzugwagens B 4ge nur annähernd den Original-LüP entsprechen.
Die Maße sind der nebenstehenden Zeichnung zu entnehmen. Nach dem Abnehmen des Oberteils und dem Herauslösen der Fenster sowie der roten Schlußleuchtenplastteile werden die beiden Fenster der Stirnseiten angerissen, gebohrt und ausgefeilt. Danach sind in die Türen der Stirnseiten die vorgefertigten Plasteteile aus Polystyrol (6,8 mm × 5,5 mm × 1,0 mm) mit dem handelsüblichen Klebstoff „Plastikfix" einzukleben. Sinngemäß müssen nunmehr die Fenster und eine Tür (spiegelbildliche Seite beachten!) eingeklebt werden. Sie sollen später eine glatte Wagenwand ergeben. Einige vorhandene Fensterausschnitte kann man für die Türöffnungen der vier großen Schiebetüren verwenden.
Nachdem der Kleber ausgehärtet ist, können die Wagenflächen und Stirnseiten geschlichtet und mit Wasserschleifpapier eingeebnet werden. Kleinere Vertiefungen verschließt man am besten mit schwarz eingefärbtem Alkydharzspachtel; nur sollten diese Stellen später überschliffen werden.
Daraufhin wären die vier Türen vorzufertigen. Damit die Türfenster gleichmäßig ausfallen, sind die Messingbleche für die Türen gemeinsam zu bearbeiten. Die Griffe werden nachträglich aufgelötet.
Das Oberteil und die Türen sollten zweckmäßigerweise mit einem weichen Pinsel eingefärbt werden. Hierzu verwendete ich vermischte Alkydharzvorstreich- und -lackfarbe sowie etwas Kinderpuder, um der Oberfläche ein rauhes Aussehen zu verleihen.
Das Oberteil des Bahnpostwagens wäre anschließend durch die Fenster und Türen zu komplettieren. Mein Modell erhielt des weiteren als Schlußleuchten zwei Leuchtdioden; die Stromzuführung erfolgt über die Drehgestelle. Diese Leuchtdioden (VQA 15) müssen aber vorsichtig nachgearbeitet und nur in die vorhandenen Bohrungen (∅ 1 mm) eingesteckt werden.
Wenn man in die Mitte des Oberteils ein lt. Abb. gefertigtes Plasteteil einklebt, dieses mit dem Grundrahmen verschraubt, dann sitzt das Oberteil fester. Abschließend erhält das Modell noch die Trittbretter (8,5 mm × 1,5 mm), die man mit schwarzem Ölschultafellack behandeln sollte, Türgriffe (Aluminiumbronze), Briefkästen (weiß) sowie ein gelbes Posthorn.



Stückliste

Teil	Anzahl	Bezeichnung	Werkstoff
1	4	Schiebetür	Ms 0,3 mm dick
2	8	Fenster	Polystyrol 1,5 mm dick
3	2	Fenster	Polystyrol 4 mm dick
4	2	VQA 15	handelsüblich
5	1	Plastestück	Polystyrol o. ä.
6	2	Briefkasten	dünnes Papier

N-Fahrzeuge verändert

Folgende Anregungen sollen dazu beitragen, den handelsüblichen Fahrzeugpark zu erweitern. Sie stellen keine kompletten Bauanleitungen dar, zumal jeder Modelleisenbahner seine eigene Technologie anwendet.

BR 118 (rot/elfenbein)
Von allen Seiten ist der Mittelsteg zu entfernen. Die äußeren Fenster werden mit rotem Suralin gefüllt und mittels einem scharfen Werkzeug verputzt. Kleine Plastestücke eignen sich zum Ausfüllen der mittleren Fenster. Sämtliche Fahrgestellblenden werden grau gestrichen. Nun ist das frisierte Modell fertig – nur die Bezeichnung stimmt nicht mehr!

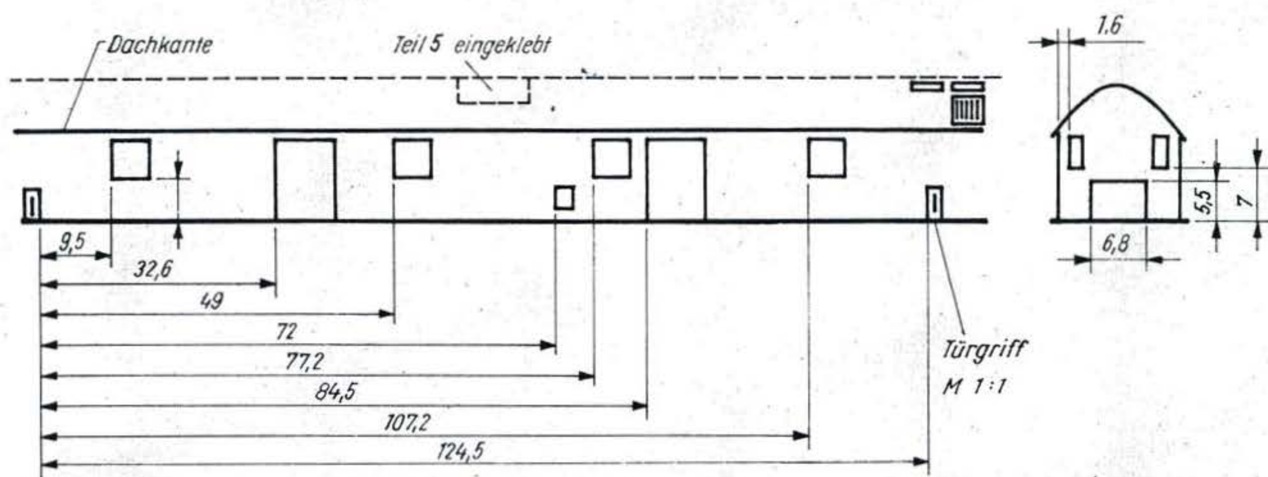
BR 118 (alle Ausführungen)
Um die Fensterfronten attraktiver zu gestalten, wurden die hervorgehobenen Fensterstege mit einem sehr feinen Pinsel (oder angespitztes Streichholz) und elfenbeinfarbigem Alkydharzlack (rot-gelbe Farbgebung) bzw. Alusil (silber-blaue Farbgebung) gestrichen. Die verbesserten Fenster geben dem Modell ein vorbildnahes Aussehen.
Außerdem sollte man die Ballaststücke im Bereich der Fenster schwarz färben, dann sind sie nicht mehr so auffällig!

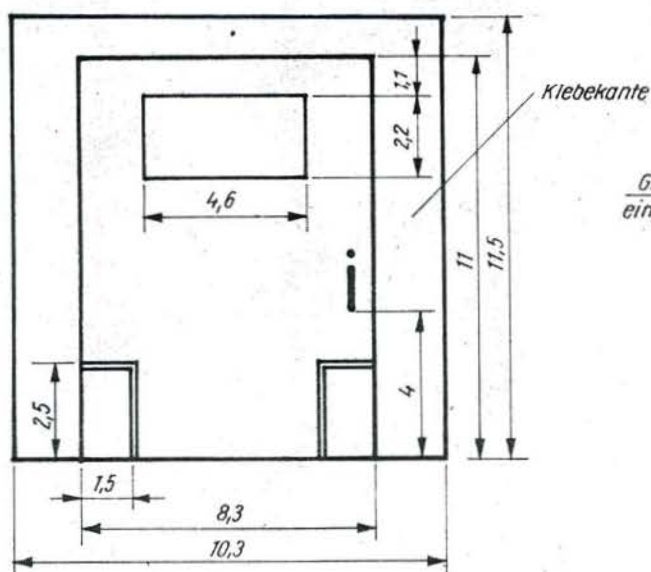
Kesselwagen (vierachsig)
Zunächst ist das Bremserhaus zu entfernen und ein Bremsbühnengeländer zu befestigen. Ein Streifen Scherenschnittpapier dient als neuer Boden. Ein Problem stellen die Beschriftungen an diesem Wagentyp dar. Nachstehende Methode wird zwar nicht den höchsten Ansprüchen genügen, aber sehr leicht nachvollziehbar sein:
Man benötigt dazu zwei alte H0-Kataloge. Die darin enthaltenen Abbildungen sind recht genau im Maßstab 1:160 gehalten. So kann aus dem DR-Kesselwagen (silber) nach dem Entfernen des DR-Eigentumsmerkmals ein DB-Kesselwagen mit ESSO-Emblem entstehen. Analog läßt sich dieses Verfahren auch für andere Kesselwagen nutzen. Darüber hinaus lassen sich so ebenfalls andere Beschriftungen umsetzen. Orangefarbige Streifen für Flüssiggas wurden aus Buntpapier hergestellt.

Containerwagen
Durch Aufkleben von zwei Modellautos des Lkw Škoda erhielt ich einen Autotransportwagen.

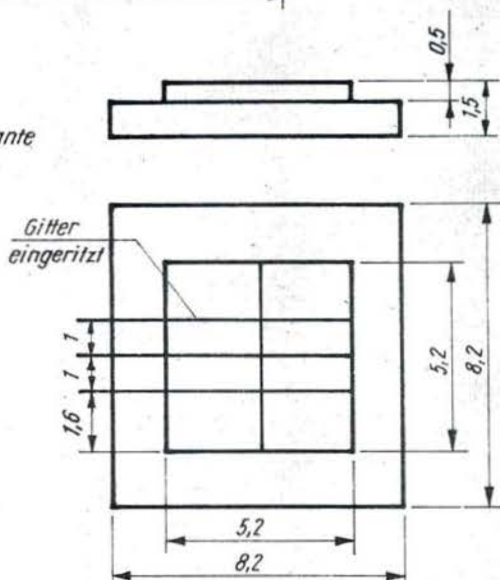
Kupplungen
Die kleinen Kupplungsfedern gehen leicht verloren. Neue kann man aus einer alten Einbausicherung für Türschlösser gewinnen.

G. Wilke, Ludwigsfelde

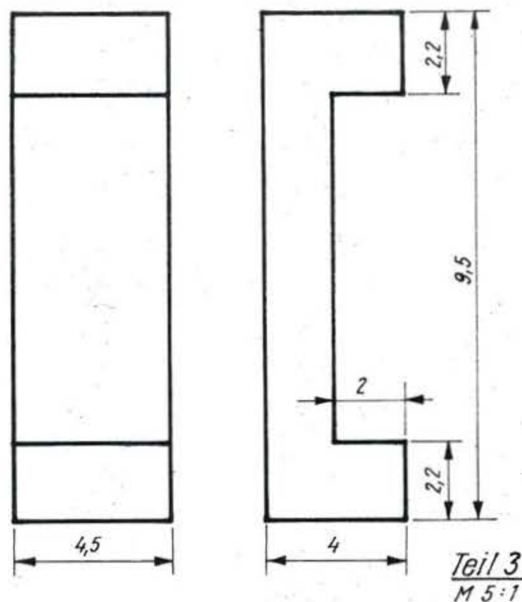




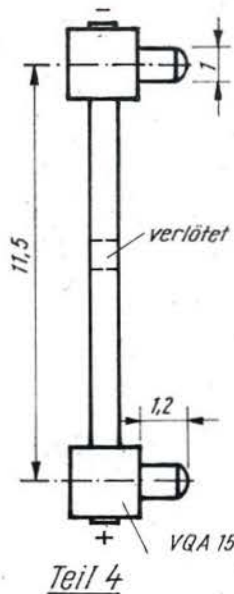
Teil 1
M 5:1



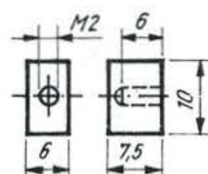
Teil 2
M 5:1



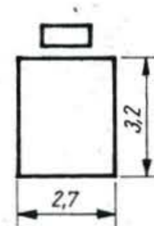
Teil 3
M 5:1



Teil 4



Teil 5
M 1:1

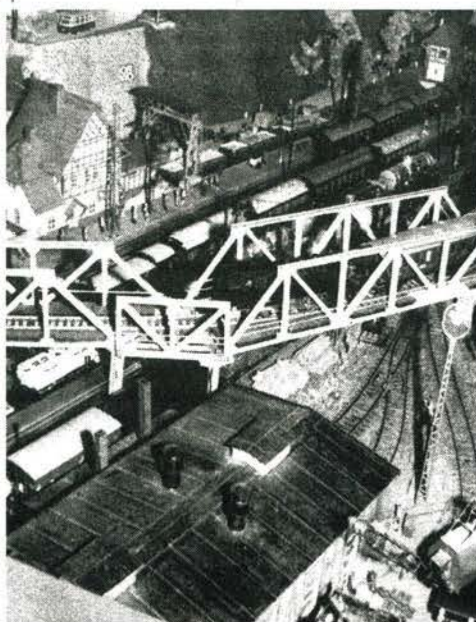


Teil 6
M 5:1

Vorgestellt und kommentiert

Heute stellen wir einige Details der Modellbahnanlage (Nenngröße H0) unseres Lesers Rolf Büttner, Magdeburg, vor.
So zeigen die Abb. 1 und 2 den Bahnhof der Anlage. Neben einem Empfangsgebäude, einem Stellwerk und einem Lokomotivschuppen fällt vor allem die große Fachwerkträgerbrücke auf, die die Bahnhofsgleise überspannt.
Dabei erscheinen die im Winkel zusammenstoßenden Tragwerke mit der willkürlich konstruierten Zwischenauflagerung vorbildwidrig (Abb. 1). Ähnliches ist auf Abb. 2 zu erkennen, wo die sehr schwach ausgebildete Stütze kaum zwei Tragwerke aufnehmen könnte. Beim Vorbild werden außerdem im Brückengleis Schutzschienen angebracht, um ein Abstürzen entgleister Fahrzeuge zu verhindern. Diese Schutzschienen sind an den Enden in Gleismitte zusammengeführt und durch Schutzbohlen gesichert.
Der im Vordergrund erkennbare zweiständige Lokschuppen (Abb. 1) hat für seine Größe sehr kurze Betriebsgleise. Es ist außerdem höchst unwahrscheinlich, daß der Kohlenbansen seitlich am Schuppen angeordnet ist und die Lokomotiven nur von einem fahrbaren Kran aus bedient werden können. Lokschuppenfenster besitzen im allgemeinen gußeiserne Rahmen und Sprossen. Deshalb wirkt die Holzrahmenimitation unrealistisch, was insbesondere bei den breiteren Mittelsprossen zu erkennen ist. Offensichtlich handelt es sich um eine elektrifizierte Strecke (nur ein Gleis?). An Brücken, unter denen Fahrleitungen hindurchgeführt werden, sind aber Schutzgitter angebracht und die Brücken mit den entsprechenden Warnschildern versehen. Das im Hintergrund liegende Empfangsgebäude dürfte für einen solchen Bahnhof ausreichend dimensioniert sein, allerdings wären im Dachgeschoß einige Fenster angebracht ... Vergebens sucht man auch die Bahnhofsschilder bzw. die entsprechenden Hinweise auf dem Bahnsteig.
Die ORWO-Reklame hingegen erscheint zu aufdringlich und an dieser Stelle der Mauer deplaziert.
Ein anderes Anlagendetail zeigt Abb. 3. Diese Güterschuppen waren beim Vorbild häufig und wurden meist als Fachwerkbau mit ausgemauerten und geputzten Gefachen sowie einem weit ausladenden Flachdach errichtet. Unüblich erscheint bei diesem Modell die Ausführung und Anordnung der Fenster. Sie sollten die Größe eines Gefaches besitzen. Der Fußboden eines solchen Güterschuppens besteht aus Holzbohlen, dessen Tragbalken zur Gleis- und zur Straßenseite hin so auskragen, daß sie die schmalen Verladerampen tragen können. Die im Modell erkennbare Konstruktion einschließlich der Abstützbalken entspricht nicht dem Vorbild.
Die im Vordergrund sichtbare Geländematte wirkt zu eintönig und sollte deshalb durch kleinere Büsche oder Sandstellen unterbrochen werden.
Die Anschriften am G-Wagen für den Stückgut-Schnellverkehr sind sehr grob gestaltet und beeinträchtigen den Gesamteindruck dieses sonst hübschen Anlagenmotivs in starkem Maße.
güba
Fotos: R. Büttner, Magdeburg

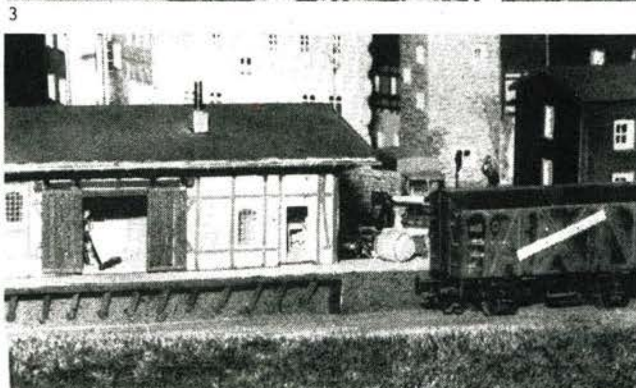
1



2



3



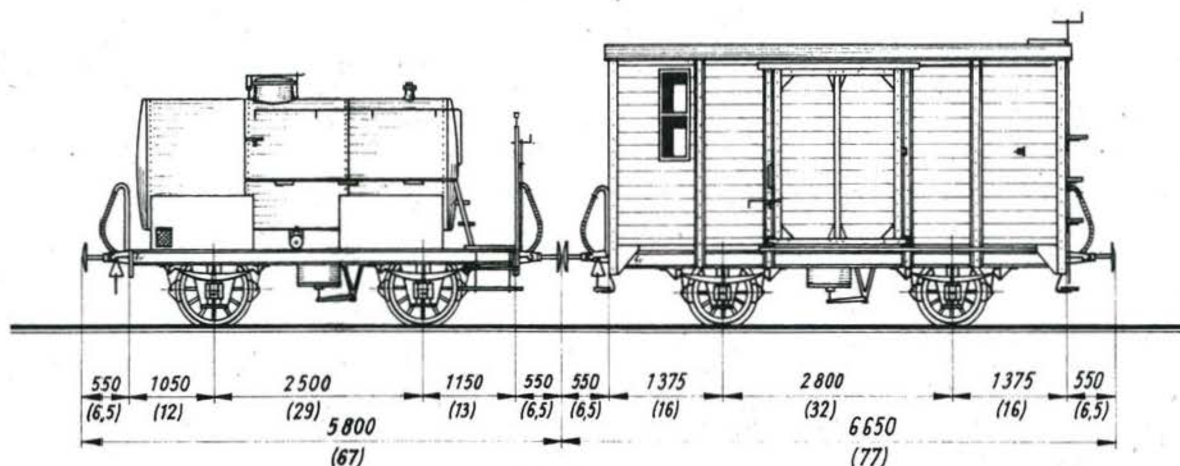
Ingo Ort (DMV), Leipzig

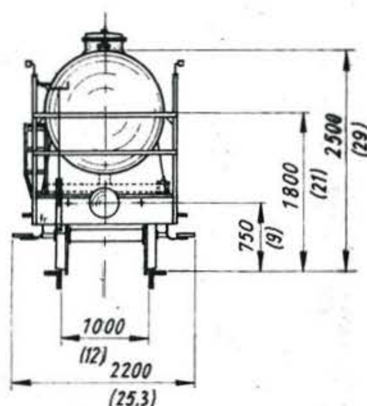
Ein Feuerlöschzug in der Nenngröße H0$_m$

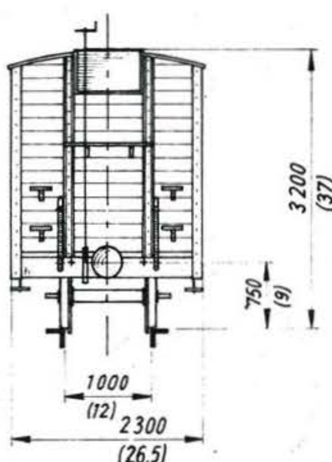
Wer schon einmal mit der Harzquerbahn von Wernigerode in Richtung Nordhausen gefahren ist, wird sicherlich den im Bahnhof Wernigerode Westerntor abgestellten Feuerlöschzug gesehen haben.
Während der trockenen Jahreszeit wird er bei Bedarf zum Löschen von Bränden in der Nähe des Bahnkörpers eingesetzt. Die beiden Fahrzeuge entstanden seinerzeit aus entsprechenden Güterwagen in der bahneigenen Werkstatt.
Der im Jahre 1900 gebaute Kesselwagen war ursprünglich Eigentum der Fluorwerke Lindenberg und diente dem Transport von Schwefelsäure. Später ging er in den Bestand der Gernrode–Harzgeroder Eisenbahn (GHE) über, erhielt dort die Nummer 502 und bei der DR die Bezeichnung 99-01-98. Der Gerätewagen wurde 1899 von der Nordhausen–Wernigeroder Eisenbahn (NWE) in Dienst gestellt und verkehrt heute mit der Nummer 99-01-80.
Für Freunde von Schmalspurmodellen und Anlagen sind beide Fahrzeuge eine willkommene Abwechslung und können mit wenig Aufwand aus handelsüblichen Wagen relativ schnell, wenn auch mit einigen Kompromissen, gebaut werden. Für den Nachbau benötigen wir folgende Teile:
ein Oberteil PIKO-G-Wagen (Kassel),
einen Kessel PIKO-N-Wagen (ZZ),
zwei Fahrgestelle von BTTB-Güterwagen oder Rekowagen sowie vier Tenderradsätze der BR 56 (BTTB).

Weiterhin sind erforderlich: Kupfer- oder Messingdraht 0,4, 0,5 und 1 mm Durchmesser, Messingblechstreifen (2 mm breit), Isolierschlauch

1







1 Seiten- und Stirnansichten der Wagen des Feuerlöschzuges in der Nenngröße $H0_m$

2 Feuerlöschzug in Wernigerode Westerntor

2



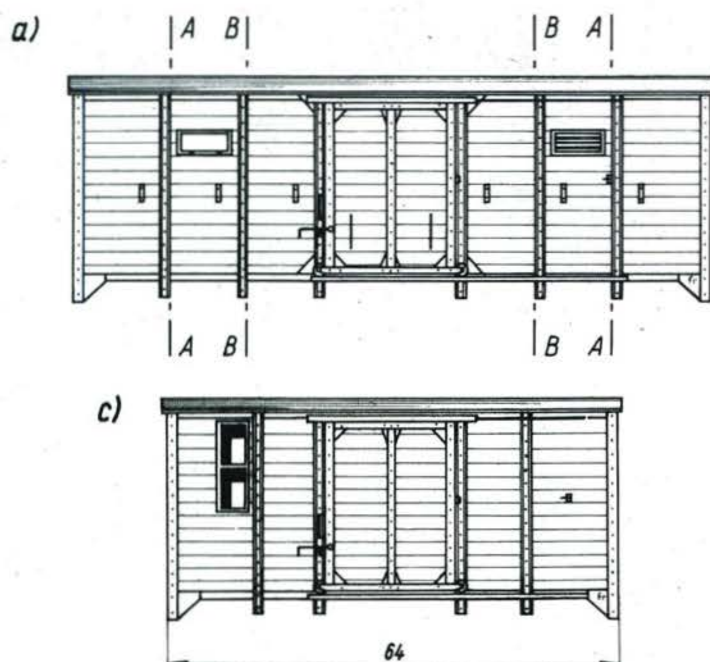
(1 mm Durchmesser), Kupferlitze und Plastefensterrahmen.
Als Kleber benötigen wir Plastikfix, Epasol EP 4 oder Sys-Pur Zweikomponenten-Kleber.

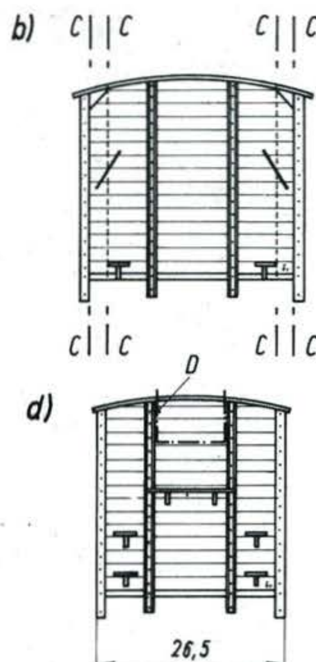
Der Gerätewagen

Entsprechend Abb. 3 führen wir die Sägeschnitte A – A und B – B (Abb. 3a) aus. Die Zwischenstücke werden entfernt. Wir feilen jetzt die Sägeschnitte plan und passen die Teile an. Die Schnittstellen sollten nicht entgratet werden, um unschöne Rillen am fertigen Modell zu vermeiden. Nach dem Zusammenkleben darf kein Sägeschnitt mehr sichtbar sein, da durch die Bretterimitation ein Spachteln nur sehr schwer möglich ist.
Jetzt werden nach Abb. 3b (Schnitte C – C) zwei 3 mm breite Streifen über die gesamte Länge herausgesägt. Wir erhalten so eine Wagenkastenbreite von 26,5 mm.

Vor dem Zusammenkleben sind die Fensteröffnungen auszusägen und die Stirnwände anzupassen. Die Maße entnehmen wir Abb. 3c. Aus dem VERO-Fenstersortiment suchen wir uns Rahmen aus, die mit wenigen Schnitten passend in die Seitenwände eingesetzt werden und glasklares Polystyrol oder Plexiglas erhalten. Nach dem Austrocknen der Klebestellen fertigen wir in eine Stirnwand mit der Laubsäge den Ausschnitt für den Bremsersitz (Abb. 3d) an. Übrigens: Wenn wir Plaste sägen, verhindert das Betupfen des Sägeblattes mit Wasser das Schmelzen des Plastematerials und Verkleben des Sägeblattes. Den Bremsersitz fertigen wir nach Abb. 3e aus 0,3 mm dickem Messingblech und kleben ihn ein. Mit einem Rest dieses Klebers verspachteln wir, wenn nötig, sichtbare Sägeschnitte auf dem Dach.
Die Handstangen entstehen aus 0,4 mm dickem Cu- oder Ms-Draht. Bei Verwendung von Cu-Draht empfiehlt es sich, diesen „kalt" zu härten und dabei zu richten. Zu diesem Zweck wird ein Ende des Drahtes in den Schraubstock gespannt, das andere Ende in eine handbetriebene Bohrmaschine. Unter Ziehen wird der Draht langsam verdrallt, bis er vollkommen gerade ist.
Das Fahrgestell fertigen wir aus entsprechend gekürzten TT-Güter- oder Rekowagen-Fahrgestellen und kleben es am Oberteil fest. Ein entsprechendes Ballaststück aus Eisenblech sollte dazwischen Platz finden. Die Tritte werden aus 2 mm breiten Ms-Streifen, an die 0,5 mm dicke Drähte zu löten sind, gebogen und in die vorgesehenen Bohrungen im Rahmen geklebt. Da das Vorbild mit Gleitlagern ausgerüstet ist, ergibt der Einsatz von Rekowagen-Fahrgestellen eine größere Vorbildtreue. Wer die Möglichkeit hat, Rahmen und Fahrgestell aus Messing-Profilen anzuferti-

3



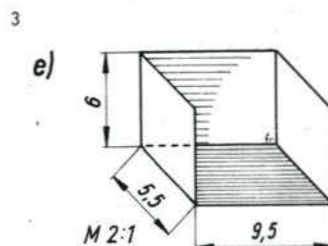


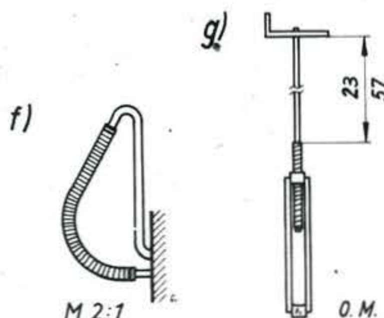
gen, kann auf das Ballaststück verzichten.
Das Vorbild ist mit Speichenrädern ausgerüstet. Deshalb werden Tenderradsätze der BR 56 des VEB BTTB verwendet, die aber vorher noch schwarz zu streichen sind.
Für die Bremskupplung sollte 0,5 mm dicker Cu-Draht verwendet werden, der über den Isolierschlauch gezogen wird. Der Cu-Draht kann dann noch mit einer Ader dünner Cu-Litze umwickelt und an den Enden verlötet werden (Abb. 3f). Als Bremszylinder setzen wir ein Stück einer ausgedienten Filzstiftmine ein. Das Bremsgestänge selbst fertigen wir aus 0,5 und 1 mm dicken Draht.

Der Kesselwagen

Das Fahrgestell schneiden wir wieder aus einem dreiachsigen Reko-Wagen. Der Achsstand muß bei diesem Fahrzeug 29 mm betragen. Günstig ist es, wenn dünne Plastestreifen unter den Wagenboden geklebt werden. Dadurch wird der Rahmen wesentlich stabiler. Auf die Länge von 46 mm kürzen wir einen Kessel des vierachsigen Kesselwagens in der Nenngröße N von PIKO (auch wenn er im Durchmesser etwas größer ist). Der Kessel des Vorbildes ist genietet. Wir sollten uns vor dem Justieren des Kessels auf den Rahmen entscheiden, ob die Nieten nachgebildet werden sollen oder ob darauf verzichtet wird. Für die Bremserbühne verwenden

3





wir ein Stück Ms-Blech mit den Abmessungen 11,5 mm × 22,5 mm, auf das vor der Montage die Fugen eingeritzt werden.
Stehen uns Kleinstprofile zur Verfügung, bauen wir das Bühnengeländer aus L-Profil 1 mm × 1mm. Aber auch Cu- oder Ms-Draht (0,8 mm-Durchmesser) erfüllt unsere Anforderungen. Sind die Tritte, Handbremsspindel und Bremskupplungen an Bühnengeländer

3a–f Zu verändernde Teile an den handelsüblichen und für den Umbau notwendigen Fahrzeugen bzw. neuanzufertigende Teile

4 Und so könnte der im Maßstab 1:87 entstandene Feuerlöschzug aussehen. Entsprechend farblich behandelt, wird er auf der Schmalspuranlage den Fahrzeugpark erweitern.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig; Zeichnungen: Verfasser, bearbeitet v. G. Fromm, Erfurt

und Bühne angelötet, wird diese Baugruppe entfettet und aufgeklebt. Das Gewinde der Handbremsspindel stellen wir ebenfalls durch Umwickeln mit einer einzelnen Ader von Cu-Litze dar (Abb. 3g). Von einem alten TT-Kesselwagen sägen wir den Dom ab und kleben ihn auf den Kessel. Aus einem Stück Rundmessing (2-mm-Durchmesser) oder einem Stück Messingrohr sägen wir den Ablaßstutzen und kleben diesen von unten an den Kessel. Die Kupplung bauen wir entsprechend dem auf unserer Anlage verwendeten System ein. Abschließend werden beide Fahrzeuge farblich behandelt, wobei durch Spritzen die beste Qualität erreicht wird.

Farbangaben

Kessel und Wagenkasten	– signalrot
Rahmen und Laufwerk	– mattschwarz
Griffstangen, Bühnengeländer	– mattschwarz
Dach des Gerätewagens	– dunkelgrau bis schwarz

Durch fachgerechtes Altern der Fahrzeuge läßt sich der optische Eindruck noch verbessern.

dmv teilt mit

Sonderausstellung
Vom 19. bis 28. Februar 1988 findet im Radebeuler Kulturhaus der Druckmaschinenwerker des VEB PLANETA, Moritzburger Straße 31 eine Sonderausstellung „GARTENBAHN" statt.
Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00–18.30 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00–12.00 Uhr und 13.00–18.00 Uhr.

Filmveranstaltung
Am 17. März 1988 wird von 17.00 bis 18.30 Uhr im großen Saal des Dresdner Filmtheaters Prager Straße die Film-Trilogie „Schmalspurbahnen der DDR" gezeigt.
Eintrittskarten zum Preis von 0,70 M können bis 11. März im Bezirksvorstand Dresden, Antonstraße 21, Dresden, 8060, und anschließend an den Kassen des Filmtheaters erworben werden.
Bei Sammelbestellungen per Postanweisung erfolgt auch Zusendung durch den BV.

Zum alten Splitt- und Schotterwerk

Die Verkehrsadern der Wirtschaft „Schiene und Straße" reizen immer wieder aufs neue zum Nachbauen und Gestalten. Für den Straßen- und Schienenunterbau wurden schon von jeher Steine, Splitt und Kies gebraucht.
Dieser Bausatz ermöglicht den Aufbau eines relativ kleinen Oldtimer-Schotterwerkes (Grundfläche 330 mm × 70 mm × 170 mm) aus dem Erzgebirge.

Beim Vorbild wurden die gebrochenen Steine per Pferdewagen – später mit Lastkraftwagen – abgefahren.

Das Modell besteht aus der Steinmühle als Hauptgebäude, der Auffahrrampe, den Feldbahn-Muldenkippern mit Schienen, dem Mehrzweckschuppen, dem Fahrrad-Unterstand mit Fahrrädern, der Wellblechgarage und dem Derbstangenzaun.

Der Steinsockelunterbau des Hauptgebäudes ist so proportioniert, daß Fahrzeuge der Nenngrößen H0 und TT eingesetzt werden können.

Die beiden Wandteile (Waggonbeladung und Autobeladung) sind untereinander austauschbar.
Die Auffahrrampe kann auch als waagerechte Steinzuführung am Berg (Steinbruch) gestaltet werden.
Diese Variante wird in der Bauanleitung mit dargestellt. Dazu gehören auch Informationen über das Vorbild.
Verschiedene Schilder, so mit den Aufschriften „Vorsicht Sprengarbeiten" und „Steinschlag", sorgen für eine vorbildgetreue Gestaltung weiterer Details.

Ri., Foto: Albrecht, Oschatz



Eine Lokomotive auf dem Autotransporter. In Tharandt ist das an manchen Tagen mehrmals der Fall. Hier befindet sich nämlich der VEB Lokomotiv-Reparatur Tharandt. Mehr darüber auf der zweiten Umschlagseite dieser Ausgabe.

Foto: J. Steckel (†), Berlin

10550 2 140 359 059
ADLER,S
9090 2128 2317 ZINZ 11

